PL ISSN 0137-866x
Nr ind. 37606

SKRZYDLATA POLSKA

44 (1530) • 2.11.1980 CENA 5 ZŁ

Zdjęcie: JANUSZ CZERNIAK

WALCZYLI ZA DOBRĄ SPRAWĘ • ŚLADAMI ŻWIRKI I WIGURY • STRACONE REKORDY • PRACĄ ZDOBYWAMY ZAUFANIE • ZAŁOGA





1

Rozmawiamy
z płk. rez. pil.
STANISŁAWEM SKALSKIM
uczestnikiem
Bitwy o Anglię

WALCZYLI ZA DOBRĄ SPRAWĘ

Osiągnięcia bojowe polskich pilotów myśliwskich w Bitwie o Anglię mają głęboką treść i ogromną wymowę patriotyczną. Oto ponad 144 Polaków, z dala od własnego kraju, podjęło kolejną walkę z wrogiem. Początkowo traktowani przez Anglików z rezerwą, dość szybko zdobyli duży kredyt zaufania, popularność, a przede wszystkim wdzięczność. Zadecydowały o tym głównie ich osobowość oraz przygotowanie do walki. Wszechstronne wyszkolenie bojowe, które uzyskali w dywizjonach myśliwskich we własnym kraju, a także udział w wojnie 1939 r., okazały się dla nich najlepszą wizytówką żołnierską. Instruktorzy angielscy nie spodziewali się, że Polacy mogą być pilotami równorzędnymi, a często lepszymi od nich samych. Kontrola pilotażu ograniczała się właściwie do jednego lub dwóch lotów, po czym Polacy zajmowali miejsca za sterami Hurricane'ów. Nim jednak rozpoczęli walkę, musieli przejść krótkie szkolenie, zgodne z regulaminem RAF.

Nie wiadomo, jakby potoczyły się losy Bitwy o Anglię, gdyby nie udział w niej Polaków. Dywizjony 302 i 303 oraz Polacy latający w dywizjonach angielskich w okresie Bitwy zestrzelili na pewno 203,5 samolotów niemieckich. Ponadto 71 samolotów zestrzelili prawdopodobnie lub uszkodzili. Ich straty w porównaniu do zwycięstw były zaskakująco małe. „Walczyłem za dobrą sprawę, w walce tej wytrwałem do końca" — to słowa z pomnika poległych lotników polskich w Northolt, zbudowanego niemal całkowicie ze składek społeczeństwa brytyjskiego. Słowa, które wzruszają i przywołują z pamięci nazwiska pilotów walczących w obronie Anglii.

Z początkiem października br. zaprosiliśmy do redakcji płka. rez. pil. Stanisława Skalskiego — asa myśliwskiego II wojny światowej (22 zwycięstwa powietrzne) — który brał udział w uroczystościach oraz spotkaniach koleżeńskich z okazji 40 rocznicy Bitwy o Anglię.

— Ostatnio Pan był dwukrotnie w Anglii?

— Tak. W lipcu uczestniczyłem w spotkaniach pilotów Bitwy o Anglię z królową matką, która obchodziła 80-lecie swoich urodzin. Przyjęcie odbyło się w starym ratuszu londyńskim, w dwóch salach na dwóch poziomach. Jego oprawę oceniam jako przyjemną i okazałą, choćby ze względu na udział halabardzistów w barwnych strojach. Przy każdym halabardziście w czerwonym stroju i w długich zamszowych butach powyżej kolan były numery dywizjonów, które brały udział w Bitwie o Anglię. Wokół nich skupiali się piloci. Królowej matce asystował marszałek RAF i przedstawiał kolejno najstarszego stopniem pilota w każdym dywizjonie. Ten dopiero — pozostałych pilotów dywizjonu. W moim przypadku był to wicemarszałek RAF H. A. Hogan, były dowódca 501 dywizjonu Hrabstwa Gloucester. On nas przedstawiał kolejno królowej matce.

— Pan był jedynym Polakiem z kraju?

— Tak. Ponadto przybyli polscy piloci z różnych stron świata. Łącznie stawiło się nas piętnastu. W uroczystości wzięło udział ponad 250 pilotów.

— Proszę wymienić kilka nazwisk pilotów polskich.

— Jan Zumbach przyleciał z Paryża, Jerzy Solak z San Francisco, a Jan Falkowski z Montrealu. Pozostali, których wymienię, zjechali do Londynu z Anglii. A więc Bronisław Malinowski, Bolesław Drobiński, Ludwik Martel, Mieczysław Mümler, Julian Roch Kowalski, Jerzy Palusiński i Edmund Jereczek.

— Czy poza Polakami i Anglikami byli również piloci innych narodowości?

— Kilku z Kanady, jeden pilot z Francji, jeden Czech — mieszkający na stałe w Londynie. Podróże, szczególnie z daleka, są kosztowne; na przykład z USA czy z Nowej Zelandii.

— Jakie to było spotkanie i przez kogo organizowane?

— Spotkanie pilotów Bitwy o Anglię z królową matką zorganizowane zostało przez władze miasta Londynu. Poza samym spotkaniem przy lampce wina nie było nic więcej. W trakcie oczekiwania na królową matkę można było skorzystać z tak zwanego zimnego bufetu.

— Pan rozmawiał z królową matką?

— Tak. Przedstawił mnie mój dawny dowódca 501 dywizjonu wicemarszałek RAF H. A. Hogan. Powiedział, że na to spotkanie przyleciałem specjalnie z Polski. Królowa matka wyraźnie się ożywiła i w ciepłych słowach podziękowała mi za udział w uroczystości. Zapytała jak się czuję i jak mi się powodzi. Interesowała się zresztą nie tylko moją osobą, ale także moimi kolegami. Muszę stwierdzić, iż był to z jej strony duży wyczyn fizyczny. Mam na myśli nie tylko przywitanie się z ponad 250 pilotami Bitwy o Anglię i krótką z nimi rozmowę, ale zwłaszcza jej dobrą pamięć. Spotkanie to trwało bądź co bądź kilka godzin.

— Po raz drugi poleciał Pan do Anglii we wrześniu?

— Spotkanie to odbyło się w sobotę i niedzielę 20 i 21 września 1980 r. Moja podróż została opłacona. I tym razem przyjechałem jako jedyny z kraju. Ogółem Polaków stawiło się około piętnastu. Po raz pierwszy przyleciało pięciu Czechów oraz pięciu pilotów z Nowej Zelandii. Spotkanie to miało charakter towarzyski, a więc bez godzinnego programu, scenerii, dekoracji, przemówień i haseł, do których przyzwyczajeni jesteśmy w Polsce. A więc po powitaniu siadaliśmy dowolnie przy stolikach, aby przy zimnej przekąsce, lampce wina względnie szklance whisky porozmawiać z przyjaciółmi, wymienić wrażenia, dowiedzieć się co u każdego słychać. Ta kameralność, nieskrępowanie, brak narzuconego programu sprawia, że coroczne spotkania mają charakter bardzo swobodny, koleżeński, w czasie których panuje wspaniała atmosfera. Część kolegów tego dnia pojechała do podlondyńskiej bazy lotniczej RAF. Oczywiście udali się tam ci, którzy mieli na to ochotę. W tym miejscu chciałbym stwierdzić, że było to spotkanie koleżeńskie Stowarzyszenia Pilotów Bitwy o Anglię — którego jestem członkiem — zorganizowane za pieniądze własne, a nie za państwowe.



2

— Czy Pan do tej pory spotykał się z dowódcą 501 dywizjonu?

— Nie. Ostatni raz widziałem go w październiku 1940 r. Mam na myśli ówczesnego dowódcę dywizjonu mjra pil. H. A. Hogana. W tym roku była to bardzo towarzyska rozmowa i dotyczyła właściwie bardziej spraw moich osobistych i to współczesnych niż okresu wojny. Interesował się wicemarszałek RAF H. A. Hogan czym się obecnie zajmuję, czy założyłem rodzinę, co porabiają niektórzy piloci polscy z dywizjonu 501. Pytał na przykład o Stefana Witorzeńca, jak mu się wiedzie i gdzie mieszka. Była to rozmowa, jaką prowadzi dwóch starych znajomych, którzy nie widzieli się 40 lat. Aż się nie chce wierzyć, jak ten czas szybko minął...

— Mówił Pan o pierwszym dniu tego spotkania. Sądzę, iż drugi dzień również obfitował we wrażenia i spotkania?

— Zgodnie z wieloletnim zwyczajem, o godzinie 10 (niedziela, 21 września) odbyła się msza w katedrze Westminsterskiej, celebrowana przez głównego kapelana RAF-u. Jest to piękna uroczystość, związana ze składaniem sztandaru RAF-u na ołtarzu przy dźwiękach orkiestry, śpiewu psalmów i modlitwy. W tym roku kazanie głównego kapelana RAF-u było niezbyt szczęśliwe. Zamiast mówić na temat 40-lecia Bitwy o Anglię, opowiadał o Afryce, o tym, że ludzie żyją tam w nędzy i głodują. To praw-

da, ale nie temat na tamto kazanie. W roku ubiegłym natomiast inny kapelan wygłosił kazanie wspaniałe i porywające. Zresztą moje tegoroczne odczucia pokrywały się z opiniami kolegów. Po mszy poszczególni uczestnicy spotkania umawiali się grupkami na obiad, w jakiejś znanej im restauracji czy też klubie.

— Tego dnia po południu odbyły się pokazy lotnicze. Czy Pan je oglądał?

— Nie. Podobnie jak prawie wszyscy uczestnicy naszego spotkania. Już sama wyprawa na pokazy odstrasza tych, którzy nie mają zbyt dużo czasu. Pokazy bowiem oglądało w tym roku ponad 100 tysięcy osób, przy czym w rejonie lotniska parkowało około 20 tysięcy samochodów. Wyjazd na lotnisko i przyjazd z powrotem — nie licząc samych pokazów — trwa więc kilka godzin, a niekiedy zajmuje pół dnia. Jeśli ktoś przyjechał z daleka do Londynu, to pragnie maksymalnie wykorzystać czas, głównie na spotkania, rozmowy, odwiedziny kolegów itp.

— Nasz Czytelnik, szczególnie młody, żywo interesuje się udziałem naszych lotników w II wojnie światowej, a szczególnie Polaków walczących w Bitwie o Anglię. Ciekawi go również i Pana przydział do dywizjonu angielskiego, a także uczestnictwo w Bitwie. Może kilka informacji na ten temat?

— Należałem do tej grupy pilotów myśliwskich, którą przeszkolono w pierwszej kolejności. Byliśmy przydzieleni do tych dywizjonów, które straciły wielu doświadczonych pilotów w walkach nad Francją. Początkowo Anglicy nic nie wiedzieli o nas, a więc co jesteśmy warci, jaki jest nasz stopień umiejętności latania i przygotowania do walki. Ci pierwsi piloci skierowani do dywizjonów angielskich otworzyli niejako drzwi dla dalszych grup. Nie muszę dodawać, że wkrótce opinia o ich przydatności bojowej była bardziej niż pochlebna.

— Opinia ta zresztą towarzyszyła naszym pilotom do końca II wojny światowej?

— Po walce nad Polską i Francją nasi piloci wykazali ponownie wyjątkową waleczność. Był to dowód polskich talentów lotniczych, a także potwierdzenie ogromnego dorobku i doświadczenia bojowego zarazem. Po prostu nie byliśmy nowicjuszami. W Anglii nikt nas nie uczył, my natomiast szkoliliśmy Anglików, Amerykanów, Francuzów, Kanadyjczyków czy też Belgów. Pokazywaliśmy innym, jak prowadzi się wojnę w powietrzu, uczyliśmy szyków bojowych. A szyki bojowe to nasz, polski wynalazek — lata się nimi do dzisiaj. Wzorowa organizacja sprawiła, że w stosunkowo krótkim czasie przystąpiły do walki pierwsze polskie dywizjony myśliwskie. Po krótkim przeszkoleniu znalazłem się w 302 dywizjonie, w którym miałem pełnić funkcję instruktora. Funkcja ta jednak mi nie odpowiadała. Chciałem po prostu walczyć. W związku z moją prośbą skierowano mnie do 501 dywizjonu angielskiego. Początkowo dywizjon stacjonował na lotniskach Gravesend i Kenley (11 grupa myśliwska). Grupa ta działała w pierwszej linii na samym południu Anglii. Tam właśnie walczyłem. Po pierwszym zestrzeleniu lądowałem przymusowo, po drugim natomiast... wyskoczyłem do szpitala.

— Może ze względu na charakter rozmowy, tematycznie związany z Bitwą o Anglię, zechce Pan przypomnieć tamto wrześniowe wydarzenie sprzed 40 lat?

— To był najdramatyczniejszy moment, jaki przeżyłem w okresie Bitwy o Anglię. Wystartowaliśmy 5 września 1940 r. wczesnym rankiem przeciwko dużej wyprawie Luftwaffe kierującej się na Londyn. Wtedy stoczyłem walkę z samolotami myśliwskimi osłaniającymi bombowce niemieckie. Zestrzeliłem 2 Me-109. Gdy otworzyłem ogień z moich karabinów maszynowych do trzeciego Messerschmitta, mój Hurricane stanął w płomieniach. Samolot nurkował. Dzięki przytomności umysłu oraz ogromnej energii fizycznej jaka wyzwoliła się w obliczu niebezpieczeństwa, po chwilowym zamotaniu się w kabinie ostatkiem sił wydostałem się z niej i oddzieliłem od nurkującego Hurricane'a. Wszystko się na mnie paliło. Oczywiście nie otwierałem spadochronu, aż strugi powietrza ugaszą płomienie. Dość nisko nad ziemią otworzyłem spadochron. Czekałem z niepokojem czy spadochron nie został popalony, czy się prawidłowo wypełni i czy ocalę życie. Spadochron Irvina okazał się niezawodny. Lądowałem szczęśliwie na brzegu angielskim, gdzie otrzymałem natychmiastową pomoc. Poparzenia drugiego stopnia okazały się groźne, więc musiałem przeleżeć w szpitalu ponad sześć tygodni. Wróciłem do dywizjonu i zacząłem latać, ale nie bez obaw i jakiegoś paraliżującego uczucia. Zbyt świeże w pamięci były jeszcze wrażenia z lotu, kiedy to paliłem się w kabinie Hurricane'a. Musiałem stoczyć walkę z samym sobą, aby pozbyć się niepokoju, a nawet strachu. Zdawało mi się, że za chwilę będę ponownie się palić jak pochodnia. Z tego nieprzyjemnego uczucia wyleczyłem się po kolejnym zwycięstwie powietrznym. Uwierzyłem w siebie, we własne siły i umiejętność walki z wrogiem.

— Ile Pan zestrzelił samolotów w Bitwie o Anglię?

— W stosunkowo krótkim okresie zestrzeliłem sześć samolotów niemieckich.

— Czy Pan mógłby przytoczyć angielską ocenę wkładu pilotów polskich w Bitwę o Anglię?

— Przypominam sobie słowa szefa sztabu lotnictwa myśliwskiego RAF, który wkrótce po zakończeniu Bitwy o Anglię stwierdził. „Gdyby nie ta garstka dobrze wyszkolonych Polaków, to kto wie jakby zakończyła się ta Bitwa". A więc szef sztabu, który znakomicie się orientował w przebiegu walki, postawił w tym przypadku znak zapytania. Wkład Polaków — najliczniejszej po Anglikach grupie etnicznej — był największy w Bitwie.

— Jest Pan członkiem Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Dlatego też pytanie na temat aktualnej oceny lotnictwa sportowego: co Pana w nim niepokoi?

— Trudno obarczyć ostatni zarząd całkowitą odpowiedzialnością za aktualny nie najlepszy stan lotnictwa sportowego. W ciągu roku czy dwóch nie można naprawić błędów, które narastały się przez długie lata. Zaniedbań jest wiele i to bardzo rażących. Zbyt mało mamy osiągnięć sportowych na skalę europejską i światową. Sukcesy, jakie zaczyna zdobywać sport samolotowy, nie świadczą jeszcze o przełamaniu naszych porażek praktycznie we wszystkich dyscyplinach lotnictwa sportowego. Działalność w lotnictwie nie polega na piastowaniu takich czy innych funkcji z przydziału czy też z wyboru. To jeszcze nie wystarcza. Obecnie mamy klimat do odbudowy zaufania do działaczy, a także wielkiej rzeszy entuzjastów lotnictwa. Może trzeba zacząć od pozycji zerowej? Sądzę, że należy wciągnąć do działania ludzi, którzy się na tym znają i mają serce do tej pracy. Może wtedy odżyją nasze piękne tradycje zwyciężania w zawodach i mistrzostwach. Obecnie odnosi się wrażenie, jakbyśmy nie mieli już lotnictwa sportowego.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI



NA ZDJĘCIACH:

1. Por. pil. Stanisław Skalski jako pilot 501 dywizjonu myśliwskiego (zdjęcie z okresu Bitwy o Anglię).
2. Piloci 501 dywizjonu myśliwskiego biegną do samolotów. Zdjęcie z okresu Bitwy o Anglię. Drugi z lewej Antoni Głowacki, trzeci z prawej Stefan Witorzeńc.
3. Na lotnisku 303 dywizjonu myśliwskiego. Na drugim planie samoloty Hawker Hurricane.
4. Klucz Hurricane'ów 601 dywizjonu myśliwskiego.

BITWA O ANGLIĘ

Plan inwazji Niemiec na Wielką Brytanię oznaczono kryptonimem „Lew morski". Zakładał on sforsowanie Kanału La Manche i lądowanie około 25 dywizji w pasie od Dover do Portsmouth. Po uderzeniu na północ wojska niemieckie miały obejść Londyn od zachodu. Z początkiem sierpnia 1940 r. Niemcy rozpoczęły wielką operację lotniczą na Wielką Brytanię i brytyjską komunikację morską w celu uzyskania absolutnego panowania w powietrzu, a także sparaliżowania morskiej komunikacji Brytyjczyków.

Aby osiągnąć zamierzony cel, Niemcy skoncentrowali 2 230 samolotów (930 — myśliwskich jedno- i dwumiejscowych oraz 1 300 — bombowych), sformowanych w trzech flotach powietrznych i działających: 2 flota — z obszaru północno-wschodniej Francji, Belgii i Holandii; 3 flota — z lotnisk w północno-zachodniej Francji; 5 flota — z baz lotniczych w Norwegii i Danii.

Dla odparcia ataku Wielka Brytania przeciwstawiła Luftwaffe lotnictwo myśliwskie składające się z 67 dywizjonów, w tym dwóch polskich (302 i 303). Ogółem do walki przystąpili piloci myśliwscy mający do dyspozycji 705 samolotów. Lotnictwo bombowe wystawiło 436 samolotów, w tym dwa dywizjony polskie (300 i 301).

W pierwszych latach po II wojnie światowej Bitwę o Anglię dzielono na cztery okresy, obejmujące blisko trzy miesiące działań. W latach następnych do Bitwy o Anglię włączono jeszcze jeden okres, obejmujący 20 dni lipca.

Od wielu lat przyjęliśmy określać wspomniane działania **Bitwą o Anglię.** Brytyjczycy nazywają ją: Battle of Britain (Bitwa o Brytanię). Spotyka się również określenie: Bitwa o Wielką Brytanię.

I (10 lipca — 7 sierpnia). Ataki Luftwaffe na konwoje statków alianckich na kanale La Manche.

II (8 — 23 sierpnia). Ataki na konwoje morskie, porty w południowej Anglii, lotniska obrony wybrzeża oraz stacje radarowe. Brytyjczykom — mimo dużych strat własnych — udało się utrzymać lotniska w stanie zdatnym do użytkowania.

III (24 sierpnia — 6 września). Ataki na lotniska brytyjskie w głębi wyspy, a szczególnie bombardowanie lotnisk usytuowanych dookoła Londynu.

IV (7—30 września). Bombardowanie Londynu. Dniem przełomowym był nalot 500 samolotów Luftwaffe w dwóch dużych falach) na stolicę Wielkiej Brytanii, przeprowadzony 15 września.

V (1—31 października). Ataki na obiekty o przeznaczeniu przemysłowym i kulturalnym, głównie nocne loty nękające. Niemcy stopniowo zmniejszali liczbę samolotów kierowanych nad Wielką Brytanię.

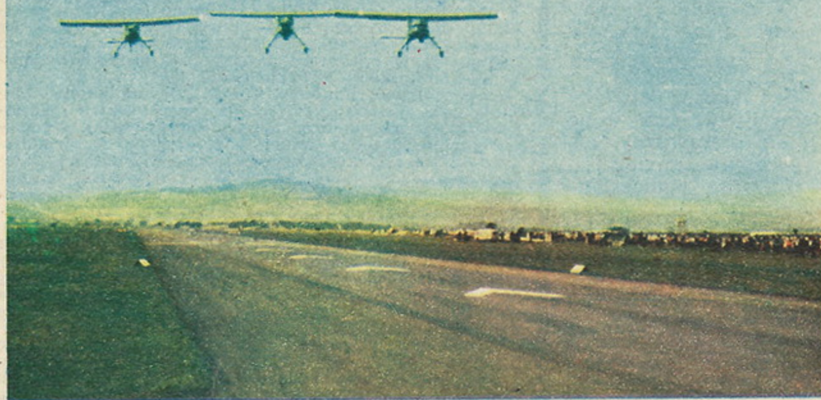
Na skutek ogromnych strat własnych Niemcy przerwali ofensywę lotniczą i zrezygnowali z inwazji na Wielką Brytanię. Straty samolotów niemieckich: — 1 733. Straty samolotów brytyjskich — 915.

W Bitwie o Wielką Brytanię wzięły udział 4 dywizjony polskie: 2 myśliwskie i 2 bombowe. Dywizjon 302 skierowano do walki 15 sierpnia. Dywizjon 303 walczył w 11 grupie myśliwskiej, która prowadziła najbardziej zacięte walki z Luftwaffe. Dywizjony tej grupy broniły bowiem Londynu od wschodu i południa. W Bitwie o Anglię walczyło 144 polskich pilotów myśliwskich.



Zwycięstwa i straty polskiego i brytyjskiego lotnictwa myśliwskiego w Bitwie o Anglię

Jednostki	Zestrzelone samoloty niemieckie			Straty własne pilotów
	Pewne	Prawdopodobne	Uszkodzone	
dywizjon 302	16	10	1	6
dywizjon 303	110	9	6	8
Piloci polscy w RAF	77,5	16	29	19
Razem Polacy	203,5	35	36	33
lotnictwo myśliwskie RAF	1529,5	608	607	481
Ogółem	1733	643	679	518



Z lewej: Pokaz trzech Wilg.

śladami Żwirki i Wigury

KORESPONDENCJA Z RFN **(2)**

Początek pierwszego dnia III Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata nie przebiegał zgodnie z programem. Odprawę opóźniono, ale rozpoczęcie konkurencji obliczeniowej było już punktualne. O 9.01 pierwsza załoga Bolzano-Scorta z Włoch rozpoczęła walkę, na razie z mapą, linijkami i kalkulatorem. Echa tej walki donośnie rozlegały się w wielkim namiocie, gdzie odbywała się konkurencja. To ujawniła się ta część temperamentu włoskiego, która wyraża się słowami.

Zawodnicy podzieleni byli na cztery grupy. W każdej — nie więcej niż dwie załogi z jednego kraju. Po zakończeniu obliczeń załogi opuszczały namiot i prowadzone przez przedstawiciela organizatorów zajmowały miejsca w samolotach. Na dziesięć minut przed startem do samolotu podjeżdżał samochód z sędziami, którzy wręczali załogom koperty z zadaniami. Była to ta sama trasa, którą zawodnicy obliczali w pierwszej części konkurencji, tyle, że teraz obowiązywało obliczenie sędziowskie. Po minach naszych reprezentantów było widać, że obliczenia udały się bezbłędnie. Start ziemny do konkurencji następował z dokładnością 5 sekund, a w cztery minuty później należało przeciąć taśmę startu lotnego już bez jakiejkolwiek tolerancji czasowej. Na trasie o długości około 180 km złożonej z kilku odcinków należało zidentyfikować obiekty ze zdjęć, znaleźć dwa znaki wyłożone z płócien oraz określić kierunki dwóch strzał wyłożonych na ziemi. Obowiązywała przy tym idealna regularność lotu (co do sekundy) na punktach zwrotnych i na mecie. Podobna regularność obowiązywała na nieujawnionym punkcie kontroli czasu. Konkurencję kończyło dokładne lądowanie na lotnisku w Rothenburgu.

Tam krótka przerwa, nasi dostawali po 50 l paliwa i start do drugiej, dwuczęściowej konkurencji nawigacyjnej. Załogi otrzymywały przed startem dwie koperty. W jednej było zadanie dla pilota. Po starcie w tolerancji 5 s należało zidentyfikować pięć obiektów uwidocznionych na zdjęciach. Obiekty te znajdowały się miały w sześciu rejonach oznakowanych na mapie kółkami. Długość łączna tej części trasy wynosiła około 90 km. W tym czasie, gdy pilot wykonywał swoje zadanie, nawigator musiał przygotować drugą część trasy, wyznaczając ją na podstawie danych naniesionych w stosunku do kilku okolicznych pomocy radionawigacyjnych. W tych punktach należało następnie zidentyfikować cztery obiekty spośród ośmiu wskazanych na zdjęciach, a były to zdjęcia zrobione dość sprytnie. Stosownie do przyjętej prędkości przelotowej każda załoga otrzymała limit czasu, który należało wykorzystać dokładnie i bez tolerancji czasowej przelecieć nad linią mety. Konkurencja kończyła się lądowaniem w prostokątach o szerokości 10 m i zmiennej co 5 metrów punktacji.

Dla czołowych pilotów walka na trasie przebiegała spokojnie. Stopień trudności zdjęć był nieco niższy niż oczekiwano. Zapytany o to kierownik mistrzostw wyjaśnił z pewnym zakłopotaniem, że w przeddzień musiał zmienić niektóre zdjęcia, bo poziom pilotów okazał się bardziej zróżnicowany niż przypuszczał, a otrzymał wiadomość, że o tym samym czasie w tym rejonie i w tym samym zakresie wysokości będą odbywać się lotnicze ćwiczenia ośmiu armii NATO. Wyjaśniła się w ten sposób ciekawość pilotów odrzutowców typu Phantom, które przyjacielsko kiwały skrzydłami zawodnikom, przelatując obok nich w niewielkich odległościach.

Kończące konkurencję lądowania sypnęły jednak niespodziankami. Porywisty, boczny wiatr i chyba zmęczenie zawodników spowodowały, że nie udało się lądowanie bezbłędnemu w tej specjalności Husemannowi, spalili lądowanie Luckerbauer i jeden z faworytów gospodarzy Schüffler, zaś popłoch wśród widzów wywołali niektórzy piloci brytyjscy. Do najgorszych należały, niestety, lądowania Popiołka oraz Lenartowicza. Obydwaj nie zdobyli żadnych punktów, lądując ponad 10 metrów przed główną linią. Bardzo dobrze wylądował Świadek — dokładnie w pierwszym polu za główną linią i tylko nieznaczne odbicie przerzuciło samolot do drugiego pola. Była to jednak najwyższa punktacja dnia za lądowania, powtórzona jeszcze jedynie przez Oppelmayera z Austrii na samolocie Piper-Colt.

Wraz z przedstawicielem Austrii nadzorujemy z ramienia międzynarodowego jury przebieg konkurencji i sędziowanie lądowań. Z przykrością stwierdziliśmy, że na 32 lądowania aż w 13 przypadkach ocena przedstawicieli jury różniła się od oceny sędziowskiej. Wydawać się mogło, że RFN-owscy sędziowie nie byli tego dnia we właściwej formie. Nie czekając na reklamacje i protesty zawodników, wnieśliśmy sprawę na posiedzenie jury. Trwało ono blisko dwie godziny i zakończyło się przyjęciem polskiej propozycji, by w przypadku różnicy zdań o jedno pole zdecydować na korzyść zawodnika z wyjątkiem przypadku spalone — nie spalone, a we wszystkich innych przypadkach przyjąć stanowisko przedstawicieli jury. Warto tu może dodać, że w ocenie lądowań pilotów austriackich i polskich nie było żadnych różnic zdań pomiędzy sędziami i jury.

W czasie gdy jury z udziałem kierownika mistrzostw i głównego sędziego pracowało na lotnisku, nadburmistrz Aschaffenburga dr Willi Reiland przyjął uczestników mistrzostw w miejskim ratuszu. Wieczorem Flugsportclub Aschaffenburg zaprosił wszystkich na Baraniom Party, czyli befsztyki i befsztyki z rusztu, co odbyło się na lotnisku przy nie żałującej decybeli orkiestrze Chiemgauer Hot Dogs. Około godziny 22.00 do mikrofonu podszedł Wilfried Müller i dziękując sędziom za ofiarność zakomunikował, że zna już wszystkie wyniki dnia i prosi o wysłuchanie pierwszych dziesięciu. Na dziesiątym miejscu — niespodzianka — dotychczasowi mistrzowie świata Husemann — Westerbarkey. Husemann niezadowolony z siebie powiedział:

— Po raz pierwszy od 15 lat puściłem jedno zdjęcie, to już nie do odrobienia.

Dwa szóste i ósme miejsca zajmują czołowe załogi RFN. Kto więc prowadzi? Tradycyjną już owacją witała sala wysokie siódme miejsce polskiej załogi Popiołek — Bylok. Potem kolejno Oppelmayer — Hauschke z Austrii, Höfling — Amtmann z Aschaffenburga, znowu Austriacy Luckerbauer — Meszaros. Wszyscy witani miłymi oklaskami. Gorąca owacja wybuchła po wiadomości, że Lenartowicz — Wajda plasują się na trzecim miejscu, a po ogłoszeniu, że również drugie miejsce zajmują Polacy Baran — Nycz i że prowadzą też Polacy Świadek — Korzeniowski — sala zdziwiona przycichła. Mimo pełnej świadomości, że reklamacje i protesty mogą niejedno zmienić, czuliśmy się zadowoleni, choć tym większy był niedosyt z powodu nieudanych lądowań, a poważniejsze obawy zrodziły się także o lądowania w ostatniej konkurencji, gdzie najwyżej punktowane trzecie kolejne, a pierwsze za główną linią pole dawało aż 100 punktów. Tylko Świadek i Korzeniowski, prowadzący z przewagą 109 pkt przed najbliższym konkurentem spoza naszej drużyny, mieli najmniejsze powody do obaw.

Reklamacji pojawiło się rzeczywiście sporo, większość z nich uwzględniono, co spowodowało istotne przesunięcia w tabelach, a jednocześnie nie przyniosło pełni chwały niektórym sędziom. Protest wpłynął tylko jeden, dotyczył lądowania i wobec zgodnego poglądu jury nie został uwzględniony.





Gala flagowa podczas III Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata ● Wilgi na lotnisku w Aschaffenburgu.



Mistrzowie świata, Witold Świadek (z prawej) i Andrzej Korzeniowski.
Zdjęcia: autor (3) i H. Kucharski (1)

Po powrocie z posiedzenia jury do hotelu zastałem zawodników wnikliwie studiujących mapy i przygotowujących pomoce do ostatniej konkurencji. Rozegrano ją nazajutrz, w sobotę 30 sierpnia. Na trasie około 220 km rozlokowano 12 odcinków krzywych, nie połączonych ze sobą. Na pierwszych sześciu należało zidentyfikować sześć obiektów spośród ośmiu wskazanych na zdjęciach, na pozostałych sześciu podobnie, z tym że do każdego zidentyfikowanego zdjęcia dodano pytanie o związane z tym zdjęciem szczegóły. Regularność lotu sprowadzała się tym razem do wykonania startu ziemnego w tolerancji 5 s oraz idealnego przecięcia linii mety w nakazanym czasie. Konkurencję i całe zawody kończyło lądowanie znad przeszkody w postaci bramki o wysokości 2 m, postawionej 1 000 m przed linią główną lądowania.

Start do konkurencji odbywał się w odwrotnej kolejności i już bez podziału na grupy. Najpierw startowały samoloty najwolniejsze, wśród nich nasze Wilgi. Następnie — z zachowaniem przerw takich, by lądowanie następowało co dwie minuty — samoloty szybsze. Los zdarzył, że jako pierwsi startowali prowadzący Świadek — Korzeniowski.

Po otrzymaniu koperty od sędziego — parę minut skupionej pracy w kabinie, potem uśmiech z kciukiem do góry i start. Nasilający się wiatr już przy starcie stwarzał niektórym sporo kłopotów. Organizator mistrzostw powiększył limity czasu wszystkim o 15 minut. Dla wolniejszych samolotów wiatr ten mógłby stanowić poważną przeszkodę na pierwszej części trasy.

Podczas gdy na trasie trwała walka inteligencji i umiejętności zawodników z zawiłością zadań, na lotnisku przygotowywaliśmy się do sędziowania lądowań. Kierownictwo zmienionego zespołu sędziowskiego objął Erich Schlagmüller, którego doświadczenie było widoczne od pierwszej chwili. Około 14.00 pojawiła się Wilga ze Świadkiem i Korzeniowskim i po niewielkim odbiciu wylądowała w piątym kwadracie za główną linią. To wprawdzie tylko 40 punktów, ale obserwatorzy i sędziowie lądowań już przychodzili z gratulacjami, jakby byli pewni, że tej załodze nic na trasie nie mogło przeszkodzić w drodze do tytułu. Lepiej wylądował Lenartowicz, bardzo dobrze Popiołek, natomiast Baran pogrzebał szanse na medalowe miejsce lądując około 15 m przed linią główną i nie zdobył punktów. Tymczasem najgroźniejsi lądowali doskonale, Höfling zdobył maksimum punktów, Schüfler oraz Husemann lądowali w drugim kwadracie za linią. Stało się oczywiste, że nie da się utrzymać klasyfikacji z poprzedniego dnia. Różnice punktowe były niewielkie, a trudno przypuścić, by przy tak świetnej widoczności, jaka była na trasie, czołowi piloci mieli jakieś kłopoty z rozpoznaniem. Spokojny na ogół przebieg lądowań przerwała podchodząca na bardzo dużym kącie natarcia Cessna 172 z załogą brytyjską. Obniżając lot poniżej wysokości bramki przed przeszkodą, wyciągnęła na ryczącym silniku i zwaliła się na prawe skrzydło po przejściu bramki. Tuż nad ziemią wyrównała, ale za chwilę utrzymując kąty bliskie krytycznemu zwaliła się na skrzydło lewe i zmieniła kierunek lotu wprost na zakotwiczone już samoloty poprzedników. Powiało przez chwilę tragedią, ale szczęśliwie, gdy kadłub samolotu znalazł się w łożu wiatru, pilot nieco zmniejszył kąt natarcia, a życzliwy podmuch wspomógł ryczący silnik, umożliwiając przejście na drugi krąg. Podobno po wylądowaniu piloci ucałowali Cessnę, do której należała główna część zasługi za szczęśliwe zakończenie.

Do końca konkurencji brakowało jeszcze tylko włoskiego, dwusilnikowego Victora. Spóźnienie wynosiło już 15 minut, co przy bardzo punktualnych dolotach zaczęło budzić niepokój. Nie skutkowało wywoływanie przez radio. Wreszcie, gdy spóźnienie dochodziło już do 22 minut, do sędziów przyszedł przedstawiciel ekipy włoskiej z przeprosinami i informacją, że załoga Marruci — Marangoni już przed startem zrezygnowała z punktualnego powrotu na metę, chcąc znaleźć możliwie najwięcej obiektów. W niecałe pięć minut później sympatyczni turyści, jak ich tu nazwano, przedefilowali nad wyznaczonymi do lądowania prostokątami, lądując gdzieś w połowie pasa.

Zasadnicza część mistrzostw była zakończona. Tym razem w sędziowaniu lądowań zanotowano tylko dwie różnice poglądów, które rozstrzygnięto na korzyść zawodników.

Rozmawiałem z naszymi reprezentantami po konkurencji. Jednomyślnie ocenili wysoko inteligentny układ trasy, dobór zdjęć i ich sprytne, czasem mylące rozmieszczenie. Zastrzeżenie budziło tylko określanie kierunku strzałki narysowanej na zdjęciu, co stanowiło jedno z tych dodatkowych pytań. Jak się okazało, kierunki narysowanej strzałki różniły się w zadaniach otrzymanych przez zawodników o 180°. Nieporozumienie wzbudzało punktowanie dokładności określenia kierunku strzałki takie samo jak dla znaków wyłożonych na ziemi. Zadanie takie nie było zgodne z regulaminem, stąd zdziwienie zawodników, nie tylko polskich. Pogląd o konieczności anulowania tej punktacji podzielali inni członkowie jury.

Kolację kończącą mistrzostwa otworzył prezes Aeroklubu RFN p. Bruttig, życząc wszystkim dobrego samopoczucia i dziękując organizatorom. Około 22.00 kierownik mistrzostw poinformował wszystkich, że sędziowie zakończyli pracę i następnie rozdał zawodnikom koperty z punktacją ogłaszając jednocześnie, że godzina czasu jest terminem składania odwołań i protestów. Na sali zawrzało. Nasi zawodnicy poza zastrzeżeniami do punktacji za wspomniany kierunek strzałki nie kwestionowali wyników. Bardzo zdenerwowani byli jednak Austriacy i niektóre załogi RFN. Brytyjczycy wyrażali zdziwienie, dlaczego członek ich ekipy powołany do jury nie był zapraszany na posiedzenia i grozili wniesieniem sprawy do FAI.

Przewodniczący jury zwołał posiedzenie około 23.00. Było kilka protestów, aż trzy złożył nie wytrzymujący nerwowo Luckerbauer. Szkoda. Psuło to nastrój. Protesty były, niestety, naiwne i bezpodstawne. Uwzględniono jedynie protest przeciw punktowaniu kierunku owych strzałek z tak małą tolerancją. Jury uznało polską interpretację, że prawidłową odpowiedzią w świetle zadanego pytania może być kierunek północny lub odpowiednio kierunek południowy. Dla zawodników, którzy udzielili odpowiedzi w stopniach, przyjęto tolerancję 45°, co zresztą nie było potrzebne, bo te odpowiedzi zawarły się w zakresie 20°.

Na krótko przed północą Wilfried Müller ogłosił oficjalne wyniki III Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata w Aschaffenburgu. Wyniki te — znane już Czytelnikom, więc ich nie powtarzam — przyniosły polskim pilotom, zwycięzcom w załogach i drużynie, przydomek Great Champions — Wielcy Mistrzowie. Przez następne blisko dwie godziny polska ekipa znajdowała się w centrum zainteresowań. Do niekończących się gratulacji sportowych dodawano wyrazy uznania, bo właśnie radio podało wiadomość o pomyślnym zakończeniu rozmów w Szczecinie i Gdańsku. Maurice Seymour, kierownik poprzednich mistrzostw w Coventry, fundator pięknego pucharu przechodniego, wyrażał się o Polakach z olbrzymią sympatią.

— A pamiętasz — dodał — że już w Coventry przewidziałem wasze dzisiejsze zwycięstwo?

Pamiętałem.

W niedzielę 31 sierpnia niewielkie lotnisko Aeroklubu Aschaffenburg pękało w szwach. Od rana do późnego wieczora trwał tam wielki festyn lotniczy, połączony z całodziennymi pokazami. W pozornie chaotycznie zestawionych punktach programu było właściwie wszystko co mogło zainteresować te ponad dziesięć tysięcy widzów, szczelnie wypełniających wszystkie dostępne na lotnisku miejsca. Godna podziwu była dyscyplina. Nie zaistniały żadne kolizje ruchowe, ani na ziemi, ani w powietrzu. Oficjalny program pokazu obejmował 62 punkty, rozpoczynające się od godz. 10.00 i trwające do 17.00. Modelarze zademonstrowali np. start modeli szybowca Salto za modelem samolotu Robin, sterowanych niezależnie przez dwóch modelarzy. Równolegle z modelami wystartował rzeczywisty zespół Robin-Salto. Zachwyt wzbudzały skoki spadochronowe na „latających skrzydłach", wykonywane z wielką precyzją zarówno w czasie zespołowego lotu, jak i podczas lądowania. Piękny popis akrobacji na samolocie Pitts-Special zatrzymywał uniesione kufle piwa w połowie drogi do ust.

Na prośbę gospodarzy daliśmy 20-minutowy pokaz Wilg. Baran, Lenartowicz i Świadek demonstrowali dokładny lot w zespole trzech samolotów w pełnym zakresie prędkości użytkowych Wilgi. J. Baran pokazał skuteczność Wilgi jako holówki, a kropką nad i był indywidualny popis nowego mistrza świata Witolda Świadka. Kilkunastu zainteresowanym osobom przekazałem następnie adres PHZ Pezetel w Warszawie.

Pożegnalny wieczór na lotnisku skończył się w strugach deszczu. Mistrzostwa przeszły do historii z jakże pomyślnymi dla nas sformułowaniami.

Powrót do kraju nie odbywał się bez trudności, oczywiście pogodowych. Już dolot do Bayreuth kończyliśmy w warunkach VFR-spec. Dalszy lot po konsultacji z meteorologami zaplanowaliśmy jako indywidualne loty IFR z seperacją czasową 15 minut. Przewidywaliśmy zmianę lotu na VFR nad Frydlandem (CSRS), skąd do Jeleniej Góry można łatwo dolecieć dogodną doliną. Było zimno. Izoterma zerowa — na 80 poziomie lotu. Kierownictwo ruchu lotniczego w Pradze nakazało nam utrzymanie poziomu 70. W niektórych chmurach występowało oblodzenie, ale nie uzyskaliśmy zgody na obniżenie poziomu. Wreszcie Frydland i granica. Na lotnisku w Jeleniej Górze przemiłe przyjęcie zgotowali tutejsi piloci i pracownicy pod osobistym przywództwem kierownika Aeroklubu Jeleniogórskiego. Szczególną owację otrzymali mistrzowie świata, a ogólne zainteresowanie wzbudzał... stukilogramowy ementaler, umocowany na tylnym siedzeniu Wilgi zwycięzców Käserallye, Barana i Nycza.

O dolocie do Warszawy nie było jednak mowy. Dopiero nazajutrz, 2 września, w uroczystych strojach i nastrojach wylądowaliśmy na lotnisku Babice. Wzruszeni byli chyba wszyscy. I witający z ministrem dr. J. Kuberskim i prezesem Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. dr. J. Sobierajem na czele i witani, którym przewodził zwycięzcy. Wzruszająca była również chwila, gdy załoga J. Baran i W. Nycz przekazała ów okazały ser małym pacjentom Centrum Zdrowia Dziecka, życząc zdrowia i smacznego.

Prosto z lotniska pojechaliśmy na spotkanie z załogą wydziału montażu CNPSL na Okęciu i konstruktorami Wilgi. Witał ekipę dyrektor techniczny mgr inż. A. Jaworowski. Krótkie, na gorąco przekazane wrażenia o zawodach i sprzęcie były z pewnością obustronnie pożyteczne. Przed halą montażową Wilg nastąpiło rozwiązanie ekipy. Dziękowaliśmy sobie wzajemnie. Jeszcze raz gratulował i dziękował wszystkim prezes Aeroklubu PRL. Swoje ciepłe słowa skończył skierowanym do zawodników, szkoleniowców, techników i działaczy życzeniem zapożyczonym z terminologii braci żeglarskiej:

— Tak trzymać!

* * *

Nasza ekipa otrzymała list od Aeroklubu Ostrowskiego, zawierający serdeczne gratulacje dla zwycięzców i wyrazy radości z wielkiego sukcesu, który — cytuję — „...porównać można do zwycięstwa Żwirki i Wigury 48 lat temu".

Niezwykle zaszczytne to porównanie. Dlatego tytuł i ton tego sprawozdania jest z pewnością zbyt mało powściągliwy. Ale dlatego też na zawołanie — tak trzymać — odpowiedź może być jedna:

— Jest; tak trzymać! — choć nie będzie to łatwe.

BOHDAN JANCELEWICZ

STRACONE REKORDY

W maju (nr 21) i czerwcu (nr 23) piórem naszego cenionego współpracownika pisaliśmy o dwóch polskich szybowcowych rekordach świata. Według tych informacji Adela Dankowska z pasażerką Sławomirą Piątek w dniu 4 maja 1980 r. lecąc na szybowcu Halny ustanowiły nowy rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 500 km Leszno-Tuczno k. Gorzowa Wlkp. – Barlinek k. Inowrocławia-Leszno, osiągając 93,7 km/h. Kilka dni później, 14 maja br. na tym samym szybowcu Pelagia Majewska z pasażerką Violettą Malcher przeleciały rekordową odległość 618 km po trasie docelowo-powrotnej Leszno-Miłomłyn k. Ostródy--Leszno.

Cieszyliśmy się wszyscy. Po sporej przerwie znów nazwiska Polek miały okazję wpisać się na listę nowych rekordów świata. Nie czekając na dokumentację sportową wyników, zgodnie z praktyką Aeroklub PRL awizował w Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) dwa nowe polskie rekordy świata.

I oto czytamy kolejną wiadomość Aeroklubu PRL wysłaną w tej sprawie 18 września br. do FAI: „Zawiadamiamy uprzejmie, że dwa następujące wyczyny szybowcowe zgłoszone do FAI jako próby rekordów świata nie zostały przez Aeroklub PRL zatwierdzone jako rekordy krajowe i nie będą przedłożone FAI z prośbą o zatwierdzenie jako rekordy świata..." I tu wymienia się wspomniane rekordy.

Dla FAI takie wyjaśnienie wystarczy. Nie wystarczy jednak dla sympatyków szybownictwa i naszych mylnie, chociaż w dobrej wierze poinformowanych Czytelników. Chcieliby oni zapewne wiedzieć jaka była przyczyna niezatwierdzenia wybitnych wyczynów naszych pilotek jako rekordy. Cytuję więc dodatkową notatkę sporządzoną przez Wydział Szybowcowy APRL: „Wyczyny nie zostały zatwierdzone z powodu uchybień regulaminowych – niespełnienia przepisów Kodeksu Sportowego FAI (niewłaściwie wykonane zdjęcia nie pozwalają na udokumentowanie obecności szybowca nad punktem zwrotnym trasy)."

Nie mogąc uwierzyć w takie niedopatrzenie czy nieumiejętność doświadczonych pilotek, dysponujących na pokładzie dwoma aparatami fotograficznymi i wysłanymi na rekordowe przeloty przez doświadczonych pracowników Centrum Szybowcowego w Lesznie, poprosiłem pracowników Wydziału Szybowcowego APRL o możliwość wglądu w dokumentację sportową tych wyczynów i przede wszystkim o obejrzenie filmów, które stanowią niezbędny dokument przelotu szybowcowego po trasie zamkniętej.

Długo przyglądałem się czterem w sumie filmom. Poza dobrymi zdjęciami wykonanymi na ziemi przed startem i po lądowaniu (tablica planowa i numer szybowca) w środku tych filmów nic konkretnego nie zdołałem zobaczyć. Tak obydwa filmy A. Dankowskiej (Fuji Film) jak P. Majewskiej (Foton) nie zawierały podstawowej i jasnej informacji, czyli wyraźnych zdjęć punktów zwrotnych wykonanych w odpowiednim sektorze. Utrwalone obrazy jednego lub drugiego punktu zwrotnego są nieostre, niewyraźne, a na filmach A. Dankowskiej nawet zaświetlone. Takie „dokumenty" nie mogły być więc uznane. Prawdziwy sport jest m.in. sprawą honoru i nikt kto ma jego poczucie, nie może mieć pretensji do decyzji nieuznania wyczynów naszych pilotek.

Warto by jeszcze odpowiedzieć na pytanie, co było przyczyną tak złej jakości wspomnianych zdjęć: nieumiejętność, pech, jakiś błąd czy niedopatrzenie. Przede wszystkim po to, żeby wyciągnąć wnioski na przyszłość. Nie powinno się bowiem dopuszczać do sytuacji, w których złe zdjęcie przekreśla wysiłek pilotów i nie tylko pilotów, a wybitny wyczyn zamiast rozsławić dobre imię polskiego sportu pozostawia niedosyt i żal.

Szkoda więc straconych rekordów. Niestety, opisany przypadek nie jest odosobniony. Dokumentacja fotograficzna niektórych krajowych wyczynów szybowcowych (m.in. loty warunkowe do odznak, zawody), także pozostawia wiele do życzenia i niejednokrotnie, chociaż zbyt rzadko, bywa odrzucana.

W imię dobra naszego szybownictwa należy sprawy dokumentacji fotograficznej jak najszybciej i pozytywnie rozwiązać. Sposoby rozwiązania postulowała m.in. na swym ostatnim posiedzeniu Komisja Sportowa APRL. Albumy fotograficzne punktów zwrotnych, sprawne i dobre aparaty, dobre nie przeterminowane filmy i właściwa ich obróbka laboratoryjna, umiejętność posługiwania się aparatami, właściwe ich przymocowanie w kabinie szybowca, dobre przygotowanie przedstartowe pilota i sprzętu – to tylko niektóre, chociaż podstawowe elementy wykonania, dobrych wiarygodnych zdjęć punktów zwrotnych. Zdjęć, które stanowić będą właściwy, a nie wstydliwy dokument szybowcowego wyczynu.

Halny

VI Kongres IAAC w Turynie

W dniach od 22 do 27 września br. odbył się w Turynie VI Kongres Międzynarodowego Centrum Agrolotnictwa (International Agricultural Aviation Centre). W Kongresie wzięło udział około 120 delegatów reprezentujących 24 kraje ze wszystkich kontynentów, a wśród nich trzyosobowa delegacja polska. Miejscem obrad był Turyn, miasto rodzinne nowo wybranego prezydenta IAAC dra T. Agnello.

W czasie Kongresu wygłoszono 50 referatów, podzielonych na sześć sesji tematycznych. Tematami poszczególnych sesji były:

- eksploatacja lotnicza;
- szkolenie, bezpieczeństwo i ochrona środowiska;
- nowe samoloty i wyposażenie;
- zdrowie ludzi i zwierząt;
- fizyka opryskiwania;
- ramowe badania w zakresie bio-lotnictwa.

Niezależnie od oficjalnego zaszeregowania poszczególnych referatów do odpowiednich grup, przedstawiciele Anglii wygłosili kilka referatów n.t. zwalczania muchy tse-tse w Afryce, przedstawiciel Afryki Zachodniej mówił o zwalczaniu ślepoty rzecznej, Kanadyjczycy skoncentrowali się na ochronie lasów iglastych, Włosi – na ochronie lasów topolowych, stanowiących bazę surowcową dla przemysłu papierniczego, lasów korkowych i zwalczaniu pożarów leśnych, Szwajcarzy – głównie na fizycznych aspektach rozprzestrzeniania cieczy. Te serie tematyczne obejmowały około połowy referatów, podczas gdy druga połowa była tematycznie rozproszona po całym szerokim zakresie, jaki obejmuje agrolotnictwo.

W Kongresie brali udział przedstawiciele różnych grup zawodowych, reprezentujący przemysł chemiczny, przedsiębiorstwa agrolotnicze i pracowników nauki. W tej ostatniej grupie spotkać było można naukowców o światowej sławie, jak profesorowie: Norman B. Akesson i Wesley E. Yates z USA, J. R. Vernon Joyce z Anglii i szereg innych.

Kongres obradował w budynku Teatru Nowego, przed którym ustawiono część eksponatów, część zaś w foyer. Wśród eksponatów znalazły się śmigłowce Agusta--Bell 206 Jet-Ranger ze zbiornikiem brzusznym firmy Sorensen oraz Aerospatiale SA-315B. Lama ze zbiornikiem podwieszonym do cieczy, składany basen o pojemności 25 000 dm³, przeznaczony do czerpania pestycydów przez śmigłowiec w zawisie (bez żadnej pomocy z ziemi) i wiele innych modeli.

Niestety, zaplanowane pokazy sprzętu lotniczego nie odbyły się na skutek wybuchu nowej fali strajków w rejonie Turynu.

Dla Polaków, którzy pamiętają Międzynarodową Konferencję Aero-Agro, która odbyła się w 1978 roku w Warszawie pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ, miłe było skonstatowanie, że impreza warszawska stała na wyższym poziomie organizacyjnym, niż Kongres w Turynie. Program Konferencji w Warszawie był realizowany bardziej rygorystycznie, zaplanowane pokazy nie tylko, że się odbyły, ale wzbudziły jeszcze szczery entuzjazm uczestników; potrafiliśmy w terminie dostarczyć uczestnikom wszystkie materiały konferencyjne w trzech wersjach językowych. Uczestnicy Kongresu w Turynie czekają zaś na dosłanie im materiałów, a w dyskusjach musieli brać udział polegając jedynie na tym co zdołali zapamiętać w czasie prelekcji. Toteż dyskusje nie były ani zbyt długie, ani zbyt interesujące. Najciekawsze, jak zwykle bywa w takich sytuacjach, były rozmowy kuluarowe, w których można było przedyskutować wybrane zagadnienia z najbardziej kompetentnymi osobami. A to jest chyba zawsze najważniejszym elementem każdego takiego kongresu.

MAREK MICHALSKI

POGLĄDY ● OPINIE ● SUGESTIE ● POGLĄDY ● OPINIE ● SUGESTIE ● POGLĄDY ● OPINIE

LATAĆ NA FALI

W ostatnich latach zaznaczył się spadek liczby złotych odznak szybowcowych z trzema diamentami. Jednym z diamentów do złotej odznaki jest warunek wysokościowy — przewyższenie 5 000 m. Jak go jednak uzyskać?

Dwa lata temu Aeroklub PRL wydał zarządzenie wyznaczające imiennie aerokluby regionalne i ośrodki APRL, które mają prawo przygotowywać pilotów do latania na fali.

Jako kierownik Ośrodka Szkolenia Pilotów Szybowcowych Wojewódzkiego Uniwersytetu Robotniczego ZSMP we Wrocławiu jestem zainteresowany, żeby nasi podopieczni podwyższali swoje kwalifikacje. Mimo różnych usiłowań napotykam jednak na trudności nie do przebycia. Dla przykładu nasi podopieczni byli w Aeroklubie Bielsko-Bialskim — Szkole Szybowcowej Żar. Ośrodek jest upoważniony do prowadzenia tego rodzaju szkolenia (głównie chodzi o tzw. lot halniakowy), ale nie ma sprzętu (sierpień—wrzesień br. — brak Bociana). Rozmawiałem w tej sprawie z szefem wyszkolenia Aeroklubu Grudziądzkiego — Ośrodka Szybowcowego w Lisich Kątach. Walentym Hardtem — nie wolno im szkolić pilotów w zakresie holu halniakowego. Z rozmów z kierownikiem Aeroklubu Jeleniogórskiego mgr. inż. Henrykiem Stempińskim dowiedziałem się, że są trudności. Przerzucenie przez APRL całego ciężaru szkolenia halniakowego na Jelenią Górę (i prawdopodobnie Nowy Targ) przerasta ich możliwości. Nie wiem czy zarządzenie Aeroklubu PRL obowiązujące aerokluby regionalne w szkoleniu halniakowym jest słuszne. Aeroklub PRL wyznaczając do szkolenia halniakowego określone ośrodki powinien im zapewnić w tym zakresie zwiększone dotacje na paliwo, sprzęt i kadrę. O ile wiem, poza zarządzeniem Aeroklub PRL w tym względzie nic nie zrobił. Czy więc szukanie innych dróg nie jest potrzebą chwili?

Uważam, że nie należało wyznaczać ośrodków do wspomnianego tu szkolenia — a można i chyba trzeba było imiennie wyznaczyć instruktorów pilotów o odpowiednich kwalifikacjach i stażu, którzy w aeroklubach regionalnych doskonale z tą sprawą dalibyśmy sobie radę. Czy instruktor zatrudniony np. od roku w Jeleniej Górze zrobi hol halniakowy lepiej niż instruktor, który zna falę od 30 lat, pracował w Jeleniej Górze i Nowym Targu, a teraz pracuje w innym aeroklubie? Ja uzyskałem uprawnienia do holu halniakowego 15 grudnia 1950 r. (nadał mi je instr. Bohdan Urbanowicz). Byłem uczestnikiem trzech obozów falowych, podczas których latałem na fali i holowałem szybowce na falę. Pracowałem też ponad rok w Jeleniej Górze — Jeżowie Sudeckim jako instruktor lotniczy i rok w Nowym Targu jako instruktor lotniczy, posiadam diament wysokościowy i falę znam (startowałem na nią nawet z lin gumowych z południowego zbocza w Jeżowie).

Takich jak ja jest wielu — ale nie mamy prawa uczyć innych. Gdyby zarzucono nam wtórny analfabetyzm w sprawach holu i lotów falowych — chyba wyrażę opinię moich kolegów, że chętnie poddamy się egzaminowi kontrolnemu. Ujmy nam to nie przyniesie. Możemy natomiast przysporzyć korzyści naszemu szybownictwu.

Instr. pil. I kl. JERZY BLITZ

Nr 220-221
październik-listopad
1980

LOT nowiny

NOWE ZWIĄZKI - NOWE ZADANIA

Gdy w czasie dżdżystego lata 80 w wielu regionach Polski narastał protest przeciwko temu co dzisiaj nazywamy „arogancją władzy", w Polskich Liniach Lotniczych LOT panował spokój. Załoga pamiętała wygraną przez dyrekcję i KSR batalię z końca 1979 roku o podniesienie zarobków w przedsiębiorstwie. Dopiero przedłużający się strajk na Wybrzeżu zelektryzował nastroje. Wobec ciągłego niedostatku informacji o tych wydarzeniach z dnia na dzień podnosiła się temperatura rozmów, mnożyły komentarze i pospolite plotki.

W dniu 1 września br. opublikowano Protokół Porozumienia zawartego przez Komisję Rządową i Międzyzakładowy Komitet Strajkowy w Stoczni Gdańskiej.

Niestety, w odczuciu załogi dokument ten nie określał w sposób wystarczająco przejrzysty zasięgu działania zawartych porozumień. W odpowiedzi na tę niejasność na zorganizowanym w PLL LOT wiecu załoga wyraziła pełne poparcie dla żądań MKS-ów na Wybrzeżu oraz powołała Zakładowy Komitet Pracowniczy, który podjął się przedstawienia dyrektorowi PLL LOT postulatów załogi oraz zorganizowania Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Pracowników Lotnictwa Cywilnego. W wyniku tego podjęto akcję zbierania postulatów, wniosków i uwag, które Zakładowy Komitet Pracowniczy uporządkował w następujące grupy tematyczne:

— postulaty dotyczące spraw ogólnych i najistotniejszych w skali kraju i przedsiębiorstwa,
— postulaty płacowe,
— sprawy socjalno-bytowe,
— sprawy związane z systemem zarządzania przedsiębiorstwa i jego funkcjonowania na zewnątrz,
— szczegółowe postulaty związane ze specyfiką działania poszczególnych pionów.

Zbiór wszystkich postulatów został wydany i posłużył jako dokument podstawowy do rozmów dyrekcji przedsiębiorstwa z przedstawicielami ZKP. Dzięki poważnemu potraktowaniu sprawy przez obie strony nawiązany dialog pozwolił na sprawne i merytoryczne rozpatrzenie wszystkich postulatów, które zależnie od zakresu zostały przekazane do kompetentnych instancji, bądź też zlecone przez dyrektora PLL LOT do załatwienia na terenie przedsiębiorstwa. Część wniosków udało się załatwić w trybie natychmiastowym, inne wymagają głębszych opracowań lub zaangażowania środków inwestycyjnych.

Kontrolą wykonania zobowiązań dyrekcji PLL LOT wobec załogi zajmą się nowe NSZZ, powstałe na terenie naszego przedsiębiorstwa.

W wyniku inicjatywy personelu latającego stworzony został, a następnie 6 października br. uzyskał rejestrację w Wojewódzkim Sądzie w Warszawie NSZZ Pracowników Personelu Latającego i Pokładowego PRL z siedzibą w PLL LOT w Warszawie.

Łączy się to z faktem, że problemy zawodu pilota komunikacyjnego czy stewardesy są unikalne. Statut tego związku deklaruje ścisłą współpracę z NSZZ Pracowników Lotnictwa Cywilnego.

Idea zorganizowania branżowych związków Pracowników Lotnictwa Cywilnego istnieje wśród wszystkich załóg polskiego przemysłu lotniczego oraz przedsiębiorstw usług lotniczych. Pracownicy tych branż muszą legitymować się wielkim zdyscyplinowaniem, odpowiedzialnością i często unikalnymi, wysokimi kwalifikacjami. Ponadto do zawodów lotniczych trafiają ludzie z przekonania, mocno wierzący, że lotnictwo to awangarda techniki.

Niestety, wiele decyzji z lat przeszłych utrudniało i hamowało rozwój tej działalności w naszym kraju. Doprowadzono do żenującej sytuacji, w której warsztatowy mechanik lotniczy wysokiej klasy nie zarabia więcej od niewykwalifikowanego robotnika na budowie. Warunki socjalne na terenie zakładu pracy, baza rekreacyjno-wypoczynkowa, organizacja czasu wolnego — to nie były mocne strony działalności naszych dotychczasowych związków zawodowych.

Ufamy, że nowa organizacja związkowa te błędy naprawi. Takie zadania wytyczyła tej organizacji załoga PLL LOT, takie same zadania związków zawodowych widzi partia.

J. R.



Tu-134 w barwach PLL LOT.



Samoloty Il-62 umożliwiły uruchomienie przez LOT połączeń międzykontynentalnych.



Sala obrad 98 Sesji Konferencji Samorządu Robotniczego, na której poinformowano o powstaniu i postulatach Zakładowego Komitetu Pracowniczego w PLL LOT.

Z chwilą zakupu przez PLL LOT samolotów dalekodystansowych (Ił-62) nastąpił przełomowy okres w rozwoju naszych połączeń lotniczych. Uruchomiliśmy w roku 1973 pierwszą linię dalekodystansową przez Atlantyk, stopniowo zwiększając liczbę rejsów. Następnie w wyniku wielu skomplikowanych zabiegów organizacyjnych i technicznych uruchomiliśmy kolejne połączenia dalekodystansowe do Kanady, Indii i Tajlandii.

Dla ludzi podejmujących te ważkie decyzje było już wtedy jasne, że lotnictwo komunikacyjne jest wielkim businessem, gwarantującym gospodarce narodowej ogromne wpływy dewizowe, jak również, poprzez przewozy własnych pasażerów, oszczędzającym wydatki dewizowe. Wszystkie te poczynania, których szczegółów nie będę przytaczał z uwagi na szczupłość miejsca, stanowią konsekwentną realizację tzw. „wieloletniej koncepcji rozwoju przedsiębiorstwa".

Co to oznacza? Oznacza to, w oparciu o badania prognostyczne, że połączenia dalekodystansowe PLL LOT rozwijane będą w trzech podstawowych kierunkach, tj.: do Ameryki Północnej — USA, Kanady i w przyszłości Meksyku. Do Ameryki Południowej (Brazylia) poprzez Afrykę, ale to sprawa dalszej przyszłości. Do Japonii i Australii — poprzez Środkowy Wschód, i Daleki Wschód (Bangkok). Na wymienionych rynkach, gdzie perspektywiczne zamierzenia rozwojowe przewidują wydłużenie linii, jednym z warunków powodzenia jest uruchomienie z odpowiednim wyprzedzeniem biura off line.

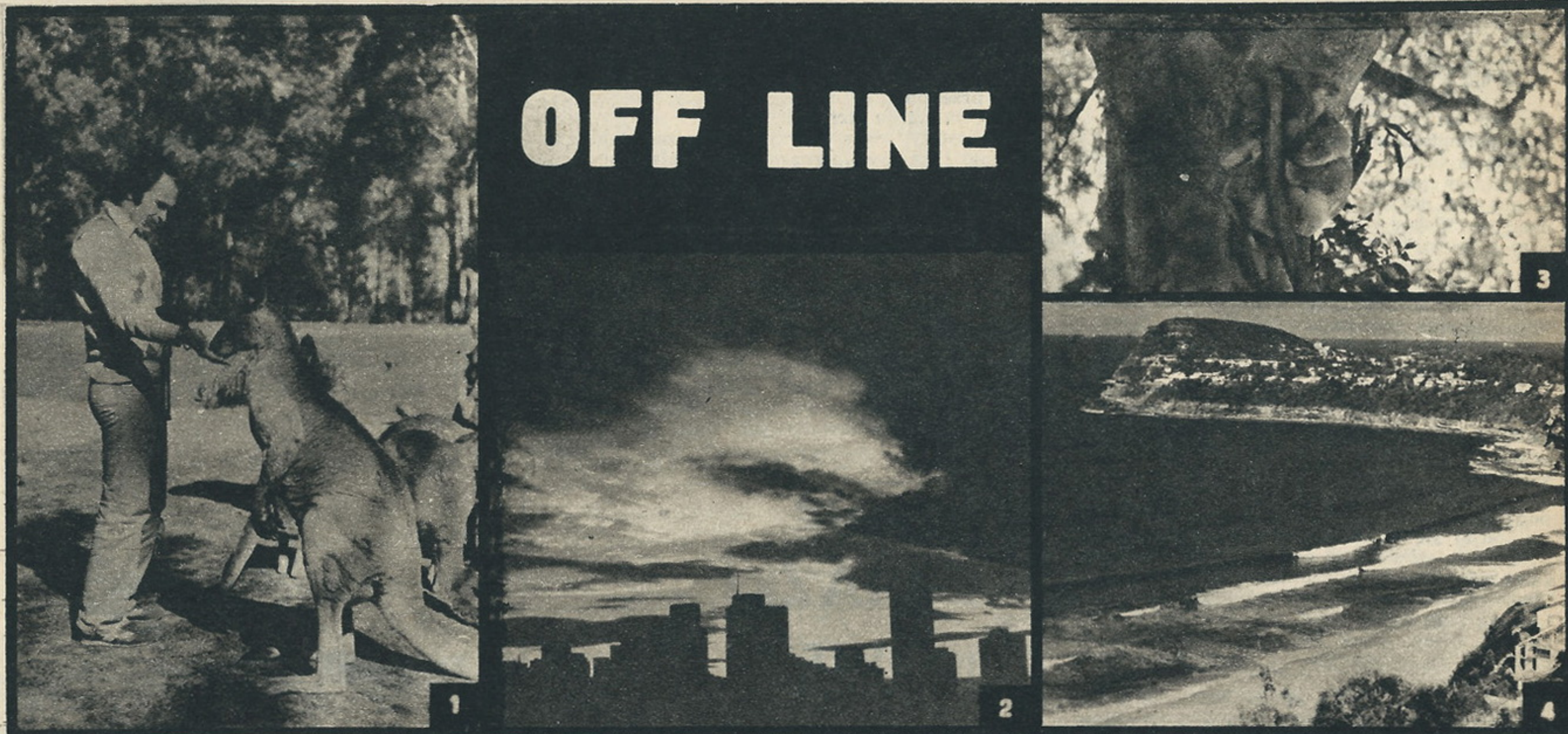
Nasze samoloty z powodzeniem (tj. z bardzo dobrym załadowaniem) docierają już m. in. do Bangkoku (średni load factor w roku 1979 na trasie Warszawa — Bangkok wyniósł 67%). Konsekwencją działalności i rozwoju tej linii było uruchomienie (poza Japonią) właśnie placówki off line w Australii. Spełnia ona dwie podstawowe funkcje:
— prowadzi akwizycję na połączenie przez Bangkok do Warszawy (z Bangkoku już LOTEM) oraz na całą sieć połączeń LOTU i przygotowuje rynek na ewentualne wydłużenie połączenia przez Bangkok do Australii.

Nie bez znaczenia też jest nasza obecność w kraju lub też na kontynencie (w przypadku Australii jest to jednoznaczne), gdzie znajduje się jedno z największych (po Ameryce Północnej i Europie) skupisk Polonii. Polacy zamieszkujący Australię z zadziwiającą siłą, mimo ogromnego oddalenia, kultywują polskie tradycje. Jest dla nich rzeczą ważną, iż wśród wielkich przewoźników operujących w Australii pojawił się również LOT, choć tylko jeszcze off line.

Oczywiście profil działania placówki off line jest w każdym przypadku inny. Decydują o tym specyficzne warunki, w jakich dana placówka pracuje. W przypadku Australii głównym potencjałem jest tzw. rynek etniczny, tj. Polonia (w roku 1979 zanotowano łącznie około 10 000 wyjazdów z Australii do Polski). Dodatkową zaś charakterystyczną cechą dla Australii jest terytorialny zasięg działania naszej placówki, obejmujący cały kontynent. Efektywna praca jest więc realizowana poprzez sieć agencji polonijnych współpracujących z nami, dla których nasze biuro jest ważnym partnerem.

W ciągu ostatnich dwóch lat lawinowy wzrost cen paliwa z jednej strony i jednoczesne wprowadzenie niskich taryf typu APEX z drugiej strony, tak skomplikowało sytuację cenową, że wiele renomowanych towarzystw lotniczych odnotowało spadek sprzedaży, a sprzedaże LOTU jak dotąd stale wzrastają. Istotnym faktem jest uzyskanie przez PLL LOT w ostatnim czasie (w lipcu 1980) praw sprzedaży własnych biletów na terenie Australii, co stanowi uwieńczenie długotrwałych i trudnych zabiegów. Jest to przekroczenie kolejnego etapu rozwoju — biuro LOTU z placówki akwizycyjnej przekształciło się w placówkę ściśle handlową.

ANDRZEJ GAŁECKI





NA ZDJĘCIACH:

1. Autor z symbolem Australii – kangurem.
2. Zmierzch nad Sydney. W Warszawie w tym czasie rozpoczyna się dzień poprzedni.
3. Miś koala – ulubiona maskotka australijskich linii lotniczych Qantas.
4. Plaża na przedmieściach Sydney.
5. Wnętrze biura PLL LOT w Sydney (drugi z prawej autor).

PRACĄ ZDOBYWAMY ZAUFANIE



Siedziba tokijskiej placówki PLL LOT otwartej w czerwcu 1975 r.



Organizacja lotów wynajętych jest ważnym elementem pracy japońskiej placówki LOTU. Na zdjęciu: Odprawa kolejnego czarteru na tokijskim lotnisku Narita. Pierwszy z prawej — Henryk Orzechowski.



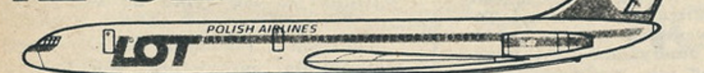
Tokijska placówka popularyzuje LOT i Polskę...



ポーランド航空

LOT

Informacja i reklama PLL LOT musi docierać do każdego (ilustracje wyżej i z lewej oraz niżej), a konkurencja na rynku japońskim jest duża...





Rozwój lotniczych połączeń z Japonią wynika m.in. z ciągle wzrastającej wymiany turystycznej i kulturalnej z tym krajem (zdjęcia u góry i z prawej).



Korzystając z krótkiego pobytu w Warszawie reprezentanta PLL LOT na Japonię i Filipiny — **HENRYKA ORZECHOWSKIEGO**, przeprowadziliśmy z nim rozmowę na temat działalności przedstawicielstwa naszych linij lotniczych w Tokio.

— Decyzja w sprawie założenia placówki LOTU typu off line w Tokio zapadła w połowie lat siedemdziesiątych, niejako na fali uruchamiania przez przedsiębiorstwo szeregu linii dalekodystansowych i była dosyć nietypowa. Z reguły placówki off line otwierano z odpowiednim wyprzedzeniem przed uruchomieniem regularnej linii w danym kierunku. W przypadku przedstawicielstwa w Tokio zdawano sobie sprawę, że nieprędko będziemy tam latać w ramach komunikacji regularnej?

— Tak. Gdy w 1974 r. podjęto w dyrekcji LOTU odpowiednią decyzję i znalazłem się w Japonii, zdawano sobie sprawę, że w komunikacji regularnej nieprędko będziemy latać do Tokio. Był to jeden z niewielu obszarów, gdzie z dużym wyprzedzeniem zaczęliśmy przygotowywać uruchomienie regularnej linii lotniczej. Wynikało to z faktu, że w Japonii, mającej ok. 115 mln ludności, Polska jest stosunkowo mało znana. Jednocześnie Japonia jest krajem wielkich możliwości ciągłego rozwoju transportu lotniczego. Świadczy o tym chociażby to, że w czerwcu 1975 r., kiedy nastąpiło otwarcie naszego biura w Tokio, pracowało tam już 30 placówek typu off line reprezentujących różne linie lotnicze.

Rozwój lotniczych połączeń z Japonią wynika z gospodarczego znaczenia tego kraju w świecie oraz z ciągle wzrastającej wymiany turystycznej i kulturalnej z i do Japonii. Mentalność Japończyków, ich charakter narodowy wymaga cierpliwego dostosowywania się cudzoziemców do specyfiki tego rynku. Przez pierwsze 3 lata naszej działalności m. in. wyrabialiśmy sobie rozeznanie w możliwościach rynku japońskiego, gdyż konkurencja jest tam duża i wszelkie informacje handlowe są skrupulatnie chronione. Musieliśmy wytrwale wchodzić w dobre, bliskie kontakty z agentami biur podróży, aby wśród 400 japońskich biur znaleźć chętnych do organizowania turystyki do Polski. A przecież w rozmowach z przedstawicielami tych biur najczęściej zaczynało się od wskazywania miejsca na mapie świata, gdzie leży Polska...

— Jak wynika z Pana wypowiedzi, placówka off line spełnia częściowo rolę wizytówki przewoźnika lotniczego na obszarze, do którego nie dociera on w regularnej komunikacji. Ale nie tylko...

— To prawda, nie ograniczamy się tylko do działalności informacyjno-propagandowej, popularyzujący LOT i Polskę. Chociaż wszelkimi dostępnymi nam środkami popularyzujemy turystykę do Polski i działamy na rzecz zwiększenia wymiany osobowej między naszymi krajami. Wydaliśmy też foldery informacyjne. Oprócz informacji o naszych połączeniach lotniczych, jak wspomniałem, docieramy do agentów biur podróży z ofertami organizowania turystyki do Polski. Obecnie utrzymujemy kontakty z ok. 300 agentami na terenie Japonii i Filipin. Obsługujemy też pasażerów polskich przylatujących do Japonii. Prowadzimy rezerwację i sprzedaż biletów lotniczych. Negocjujemy z odpowiednimi władzami japońskimi pakiet spraw związanych z doprowadzeniem do zawarcia umowy lotniczej między Polską a Japonią. Mimo tych rozmów, prowadzonych wytrwale od dłuższego czasu, umowa lotnicza pozostaje wciąż problemem otwartym — co m. in. uniemożliwia nam uruchomienie połączeń regularnych z Japonią.

— Praca waszej placówki w Tokio, oprócz efektów promocyjnych na tym trudnym rynku, przynosi przedsiębiorstwu także określone korzyści ekonomiczne?

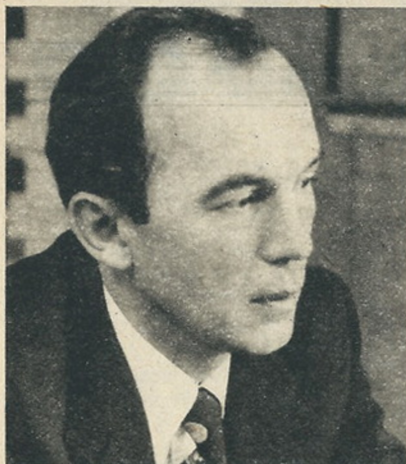
— Oczywiście. W momencie podejmowania decyzji o uruchomieniu placówki bardzo liczyliśmy na loty wynajęte (czartery). Zaczynaliśmy od organizowania przewozu towarów. W 1976 r. wykonaliśmy pierwszy czarter pasażerski, a obecnie doszliśmy do 15 takich lotów. W okresie działalności naszej placówki podwoiła się liczba pasażerów japońskich podróżujących do Polski. Wpływy z tytułu działalności naszej placówki zwiększyły się z 200 tys. dolarów USA w pierwszym roku działalności do 1,9 mln dolarów w roku 1979. Myślę, że są to ekonomicznie wymierne efekty naszej pracy.

Chciałbym też podzielić się ogólnym spostrzeżeniem, że tylko efektywną pracą można zdobyć zaufanie Japończyków i zaznaczyć obecność PLL LOT na tamtym obszarze. Ważne wydaje mi się to, że duże zaangażowanie w działalność biura w Tokio wkładają nasi japońscy pracownicy: pan Yoshihiro Neguchi i pani Kazuko Adachi, która mówi płynnie po polsku. Myślę, że nasza wspólna praca trwale przygotowuje przyszłe regularne połączenie lotnicze Polski z Japonią.

— Dziękujemy za rozmowę.

Rozmawiał: Cz. G.

SONDA



PO LETNIM SEZONIE – 80

BOGUSŁAW RODZON

Kierownik Wydziału Sprzedaży i Rezerwacji Pasażerskiej PLL LOT

Miniony sezon, liczony według rozkładu letniego od 1 kwietnia do 30 października, był taki jak każdy właściwie sezon letni. A więc szczyt przewozowy i szczyt pracy w naszych punktach rezerwacji i sprzedaży biletów lotniczych. Dla zilustrowania posłużę się liczbami. Utarg ze sprzedaży przez nasz wydział biletów zagranicznych wynosił np.: w lipcu br. — 274 mln. 763 tys. zł., w sierpniu — 260 mln. zł. Kasjer wystawiał dziennie średnio 20—30 biletów. Ogromnym ułatwieniem i przyspieszeniem operacji rezerwacji i sprzedaży biletów było wprowadzenie na nasze linie krajowe, poza Bydgoszczą, Zieloną Górą i Słupskiem, automatycznego systemu rezerwacji. Myślę, że odczuli to nasi klienci, oczywiście pozytywnie. Korzystając z okazji chciałbym zaapelować do naszych klientów o to, by w swoim zresztą interesie odwoływali wszystkie te rezerwacje, z których na pewno nie będą korzystać, a umożliwią tym samym podróż lotniczą innym pasażerom. I. T.

POCHWAŁA KRZEPI
Dwukrotnie w „Spacerkach"

„Express Wieczorny" w swej stałej rubryce „Spacerkiem po Warszawie" częściej piętnuje i gani, niż chwali. Znaleźć się więc w tej rubryce jako postać pozytywna, to prawdziwy zaszczyt. Tymczasem **Jerzemu Wysockiemu**, naszemu station managerowi na londyńskim lotnisku Heathrow, udało się to na przestrzeni ostatnich kilku miesięcy aż dwukrotnie. Najpierw „Spacerki" gościły go na swych łamach wespół z **Markiem Mączyńskim**, dziękując obydwum za pomoc w dostarczeniu drogą powietrzną do Londynu aparatu ortopedycznego osobie, która uszkodziwszy takowy, została całkowicie unieruchomiona.

W jakiś czas potem J. Wysocki znów znalazł się w „Spacerkach", które zamieściły taką oto informację:

„W październiku musiałam udać się do Anglii do ciężko chorej siostry, która mieszka w Bradford. Znalazłam się na lotnisku pod Londynem w bardzo kłopotliwej sytuacji nie znając ani miejscowości, gdzie miałam dotrzeć, ani też języka angielskiego. A z lotniska musiałam najpierw trafić do właściwego dworca kolejowego. I tu w tym obcym miejscu spotkałam człowieka o życzliwym sercu i dobrej woli, a był nim pan Jerzy Wysocki, przedstawiciel LOTU, dzięki któremu dostałam się na dworzec. Dziś, po powrocie do Warszawy, pragnę za pośrednictwem „Expressu" skierować do dyrekcji LOTU podziękowanie za tę przysługę ze strony ich pracownika, co nie należało do jego obowiązków służbowych".

W.

OPERACJA PLUS ULTRA—80

Operacja „Plus ultra" to nazwa międzynarodowej, corocznej akcji, w której bierze obecnie udział około 20 państw z Europy, Azji i obu Ameryk. Polega ona na wybraniu z każdego kraju jednego dziecka — dziewczynki lub chłopca, w wieku od 8 do 14 lat, które wyróżniło się dokonaniem jakiegoś bohaterskiego czynu, wymagającego poświęcenia, samozaparcia i odwagi, stanowiącego przykład nie tylko dla rówieśników, ale i dla dorosłych. Mogło to być zarówno uratowanie tonącego, wyniesienie z pożaru, ale i również opieka nad chorym czy inwalidą. Jednym słowem chodzi o postawę naprawdę wyjątkową, zasługującą na najwyższe uznanie i wyróżnienie.

Akcja organizowana jest od 17 lat przez Hiszpanię. Głównymi jej patronami, obok tamtejszego radia i TV, są linie lotnicze Iberia oraz Federacja Hiszpańskich Banków Oszczędnościowych, a także środki masowego przekazu wielu krajów. Celem tej pięknej i pożytecznej operacji jest zacieśnianie kontaktów między najmłodszymi przedstawicielami różnych rejonów świata i popularyzowanie przykładów bohaterstwa w czasie pokoju.



Danusia Szczodrzyńska (druga z lewej) – reprezentantka Polski w operacji „Plus ultra '80" udaje się w swoją wielką podróż.

Polska zaproszona została w br. do uczestnictwa po raz pierwszy, za pośrednictwem redakcji „Expressu Wieczornego". Przy pomocy innych pism popołudniowych z terenu całego kraju oraz dzięki współpracy GK ZHP, PCK, TPD, Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Komendy Głównej MO i Komend Wojewódzkich, zawodowych i ochotniczych straży pożarnych udało się zebrać dość pokaźną grupę kandydatów. Specjalne jury pod przewodnictwem znanego pisarza, Jana Dobraczyńskiego, 4 sierpnia br. jednogłośnie wybrało spośród nich 12-letnią Danusię Szczodrzyńską z Poznania — reprezentantkę Polski w operacji „Plus ultra'80" za opiekę nad niewidomymi rodzicami i 4-letnim braciszkiem Adasiem. Dziewczynka, aby podołać zwiększonym obowiązkom, wstaje już o godz. 5 rano. Obok nauki, która idzie jej całkiem nieźle, prowadzi faktycznie dom, odprowadza rodziców do pracy i brata do przedszkola, robi zakupy i potrafi nawet znaleźć czas na pracę społeczną w harcerstwie.

Nagrodą był wyjazd do Hiszpanii i Argentyny. (W ub. r. gospodarzami imprezy były USA i Meksyk, a w przyszłym będzie Jugosławia). Organizatorzy pokrywają wszystkie koszty wyprawy, łącznie z ubrankiem, przedmiotami osobistego użytku, ubezpieczeniami itp., z wyjątkiem przelotu na trasie Warszawa — Madryt — Warszawa. Bilet ten ufundowany został przez PLL LOT. Ale rola polskiego przewoźnika nie ograniczyła się tylko do tego.

Danusia z Poznania do Warszawy przyleciała samolotem. Kierownictwo poznańskiego portu lotniczego zajęło się nią bardzo serdecznie, co miało tym większe znaczenie, że była to jej pierwsza podróż lotnicza. Na pokładzie znalazła się pod troskliwą opieką członka załogi Wojciecha Kownasa, a kpt. Andrzej Sochacki zaprosił ją do kabiny pilotów. Z kolei na lotnisku międzynarodowym Warszawa-Okęcie zajął się Danusią bardzo serdecznie kierownik zmiany, Jan Staszek. Ułatwił załatwienie wszystkich formalności przy odprawie i przekazał małą bohaterkę pod skrzydła załogi lecącej do Madrytu — szefowej stewardes, Alicji Zwolińskiej i kpt. Ireneusza Kucharskiego. Danusia otrzymała od LOTU, oprócz biletu kilka upominków. Dzięki pomocy i opiece polskiego przewoźnika, długa podróż z międzylądowaniem w Luksemburgu upłynęła znakomicie.

LOT nie zawiódł również i w Madrycie. Jeden z jego przedstawicieli, Jan Litwiński, czekał już na dziewczynkę i przekazał ją w ręce hiszpańskich gospodarzy. Podobnie było i po powrocie z Argentyny. Danusia wróciła bardzo zadowolona, z masą wrażeń do kraju.

JERZY PACUŁA

Warszawski kongres SATW

W dniach od 29 września do 3 października br. odbył się w Warszawie Kongres Stowarzyszenia Amerykańskich Pisarzy Turystycznych — SATW, zrzeszających 600 dziennikarzy i fotoreporterów oraz, w charakterze słuchaczy, dyrektorów narodowych biur podróży, linii lotniczych, sieci hoteli ze Stanów Zjednoczonych i Kanady.

SATW został zaproszony do Polski przez Centralę Turystyczną Orbis i PLL LOT. Koncepcja zorganizowania kongresu w Polsce zrodziła się pięć lat temu, gdy odwiedziła nasz kraj grupa 20 dziennikarzy stowarzyszonych w SATW. Należy wspomnieć, że w latach poprzednich SATW gościły Hawaje, Indie, Hiszpania, Meksyk, Brazylia, Grecja, Finlandia, Austria, Kanada i RFN.

Wybór Polski, pierwszego kraju socjalistycznego, który został gospodarzem kongresu, jest bez precedensu i stanowi przykład międzynarodowego prestiżu i atrakcyjności Polski pod względem turystycznym. 900 dziennikarzy, w czasie pobytu w naszym kraju, miało okazję poznać atrakcje turystyczne Zakopanego, Krakowa, Warszawy, Gdańska i Torunia. Ich wrażenia zostaną przedstawione w amerykańskich i kanadyjskich środkach masowego przekazu. Bez wątpienia będzie to miało duży wpływ na podejmowanie decyzji o spędzeniu urlopu w Polsce przez obywateli Stanów Zjednoczonych i Kanady.

I. T.



Uczestnicy kongresu na lotnisku Warszawa-Okęcie.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, 02-148 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58. Redaktor: Iwona Tarała. Zdjęcia w numerze: Janusz Czerniak (6), Andrzej Gałecki (4), Andrzej Pawliszewski (2) i archiwum.

Spotkanie na Węgrzech

W dniach 26—28 września br. w miejscowości Salgotarjan (Węgry) odbyły się międzynarodowe zawody modeli akrobacyjnych na uwięzi NOGRAD-KUPA-F2B—1980. W zawodach tych uczestniczyła nieoficjalnie reprezentacja Polski w składzie: Maurycy Lange, Piotr Zawada (zawodnicy) oraz Marek Dominiak (kierownik ekipy).

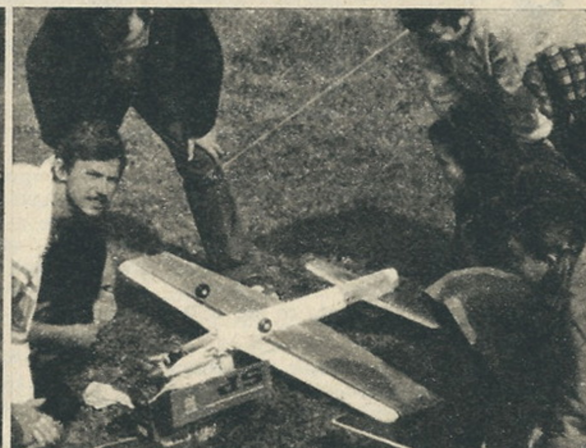
Wyniki zawodów:

1. Piotr Zawada (Polska) — 6 006 pkt
2. Attila Morocz (Węgry) — 5 989 pkt
3. Jan Skrabalek (Czechosłowacja) — 5 811 pkt
4. Tamas Tokaji (Węgry) — 5 726 pkt
5. Maurycy Lange (Polska) — 5 724 pkt
6. Gabor Masznyik (Węgry) — 5 673 pkt
7. Tibor Vellai (Węgry) — 5 623 pkt
8. Parol Kocis (Czechosławacja) — 5 608 pkt
9. Laszlo Magashazi (Węgry) — 5 281 pkt
10. Oldrich Krasa (Czechosłowacja) — 5 210 pkt

Startowało 24 zawodników z Węgier, Czechosłowacji i Polski. Sędziowało 4 sędziów węgierskich oraz Polak, Marek Dominiak.

PIOTR ZAWADA





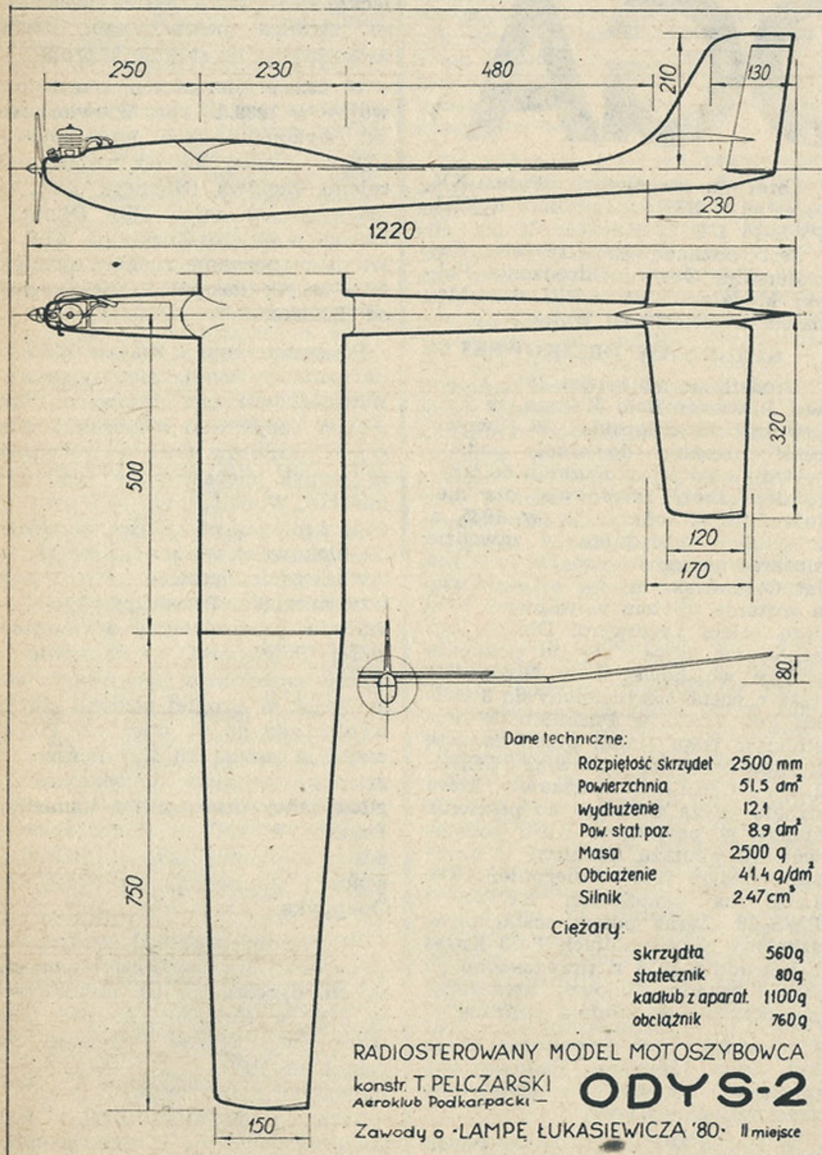
Ekipa polska w Salgotarjan – od lewej: Maurycy Lange, Marek Dominiak i Piotr Zawada ● Modele polskich zawodników wzbudzały zainteresowanie Węgrów.
Zdjęcia autora

Motoszybowce w Aeroklubie Podkarpackim

3 sierpnia w doskonałych warunkach pogodowych zostały rozegrane zawody modeli motoszybowców radiosterowanych o „Lampę Łukaszewicza". Mimo że pogoda dopisała, nie dopisali zawodnicy zgłoszeni z innych aeroklubów. Wszyscy zawodnicy startowali z silnikami 2,5 cm³ na paliwie standardowym, co dopuszcza przejściowo regulamin „Lampy Łukasiewicza". Wykonano po 8 lotów konkursowych. Najlepsze wyniki osiągnęli: Emil Dygutowicz — 20 s w konkurencji prędkościowej, Tadeusz Pelczarski w konkurencjach długotrwałości — 422 pkt i odległości — 12 przelotów bazy. Nagroda przechodnia „Lampa Łukasiewicza" przeszła w ręce Andrzeja Krupy, który zwyciężył przed Tadeuszem Pelczarskim i Zofią Ząbek.

Model motoszybowca, którym zająłem 2 miejsce, przedstawia załączony plan. Jest to wersja motoszybowca „Odys" mistrza Polski z ostatnich lat rozgrywania mistrzostw w tej konkurencji — ze zmienionymi statecznikami kierunku i wysokości oraz skrzydłem o większej rozpiętości z profilem Gö-602. Sterowanie kierunkiem i wysokością (statecznik pływający). Gaszenie silnika przez zalewanie, uruchamiane sygnałem radiowym.

TADEUSZ PELCZARSKI



Pięć nowych rekordów Polski w modelarstwie lotniczym



Tegoroczny sezon sportowy należy uznać za udany, jeśli chodzi o ustanawianie rekordów w modelarstwie lotniczym. Mimo, że większość naszych modelarzy pochłonięta jest raczej udziałem w zawodach, to należy stwierdzić, że pogoń za uzyskiwaniem najdłuższego czasu lotu, największej wysokości, odległości czy prędkości jest dla wielu z nich pasjonującą formą współzawodnictwa.

Jeśli chodzi o liczbę ustanowionych rekordów, rekordzistą absolutnym jest Mirosław Barylski z Częstochowy, który do swej kolekcji dodał już siódmy rekord Polski. Tym razem jest to rekord (nr 35) długotrwałości lotu modelu śmigłowca zdalnie kierowanego. Ustanowiony został 4 maja 1980 r. Rekordowy wynik wynosi co prawda tylko 5 min 55 s, co w porównaniu ze światowym rekordem 3 godz 35 min 6 s, należącym do W. Andersena z RFN, jest wynikiem raczej skromnym, ale należy podkreślić, że jest to pierwszy zarejestrowany w tej klasie rekord Polski. Rekordowy model jest półmakietą śmigłowca Alouette-2, zbudowaną z zestawu materiałowego. Napęd stanowi silnik o pojemności skokowej 6,5 cm³ typu Webra Speed-40. Średnica wirnika wynosi 1 080 mm. Masa modelu z paliwem — 3 250 g.

Najbardziej cenny w tym roku jest jeden z dwóch rekordów, ustanowionych w dniu 11 czerwca przez Bronisława Malczyka z Aeroklubu Krakowskiego, w klasie modeli wodnosamolotów z silnikiem tłokowym. Jest to rekord długotrwałości lotu (nr 44), wynoszący 37 min 59 s. Poprzedni rekord należał również do B. Malczyka i wynosił 12 min 20 s. Najważniejsze, że nowy rekord jest lepszy od aktualnego rekordu świata (18 min 25 s), który należy do radzieckiego modelarza W. Mjakinina, dziesięciokrotnego rekordzisty świata. Wyczyn w chwili obecnej jest zatwierdzany przez FAI i mamy nadzieję, że już wkrótce będzie go można uważać za nowy oficjalny rekord świata.

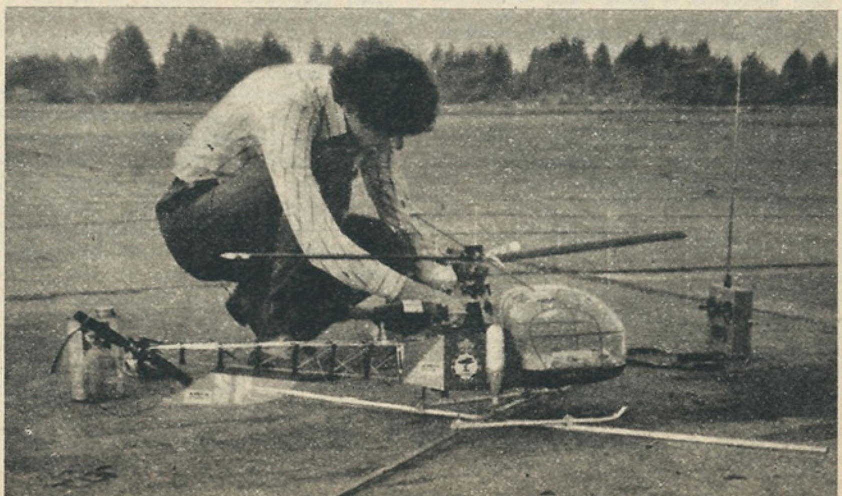
Drugim rekordem B. Malczyka jest rekord wysokości (nr 46), który wynosi 2 050 m. Dla porównania — rekord świata należący do chińskiego modelarza Chen Zhijiana wynosi 4 400 m. Plan rekordowego modelu oraz opis jego budowy był zamieszczony w jednym z tegorocznych numerów „Skrzydlatej Polski".

Innym rekordem Polski, ustanowionym w tym roku, jest rekord długotrwałości lotu modelu halowego (nr 32c) w III kategorii wysokości hali od 15 do 30 m. Rekord wynoszący 35 min 35 s. ustanowił Edward Ciapała z Aeroklubu Śląskiego w dniu 23 czerwca, w czasie Mistrzostw Świata Modeli Halowych rozegranych w tym roku w West Baden (USA). Oto główne dane techniczne modelu: powierzchnia nośna — 19,1 dm², masa bez gumy — 1,1 g, masa gumy — 1,44 g, długość naciągu gumowego — 480 mm, guma produkcji włoskiej Pirelli. W rekordowym locie guma była nakręcona do 1 875 obrotów. Poprzedni rekord należał również do E. Ciapały i wynosił 33 min 34 s. Rekord świata w tej klasie modeli dla III kategorii (wysokości) hali wynosi 44 min 43 s i należy do J. Richmonda z USA.

Piątym rekordem, ustanowionym w tym roku, jest rekord odległości w linii prostej modelu zdalnie sterowanego z silnikiem tłokowym. Rekord (nr 21) wynoszący 41 km ustanowił Józef Ulas, członek Aeroklubu Poznańskiego. J. Ulas poprawił swój poprzedni rekord, który także należał do niego, dokładnie o 30,5 km. Rekord świata odległości w linii prostej w tej klasie modeli wynosi 428 km i należy do R. Webera z USA. Rekordowy model J. Ulasa napędzany był silnikiem Webra Speed 20RC o pojemności 3,5 cm³. Masa modelu bez paliwa 2 570 g, z paliwem — 3 100 g. Rozpiętość skrzydeł — 2 140 mm, powierzchnia nośna — 68,47 dm² obciążenie powierzchni — 45,29 g/dm². Rekordowy model był sterowany przez modelarza z jadącego samochodu, po drodze pomiędzy miejscowościami Daleszynek i Swadzim.

P.W.

Zdjęcie wyżej: Rekordowy model klasy F3A Józefa Ulasa. Niżej: Model śmigłowca Mirosława Barylskiego.
Zdjęcia: J. Bury i M. Barylski



ZAŁOGA

J. Sławomirski | St. Orlikowski (zdj. z r. 1975) | J. Wiewiórkowski

3 września 1939 r. Lotnisko Mierzewo, 11 kilometrów na południowy wschód od Gniezna — miejsce bazowania 34 eskadry rozpoznawczej lotnictwa Armii „Poznań". O godzinie 10.00 załoga Karasia nr 7 w składzie — por. obs. Julian Sławomirski, kpr. pil. Stanisław Orlikowski i strzelec pokładowy kpr. Jan Wiewiórkowski otrzymuje rozkaz wykonania lotu na rozpoznanie wzrokowe i fotograficzne rejonu na styku Armii „Poznań" i „Łódź". Załoga, która poleciała w tamten rejon we wczesnych godzinach rannych, nie powróciła. Sztab Armii „Poznań" musi wiedzieć, co się tam dzieje.

Trasa lotu dla załogi: lotnisko Mierzewo — Jarocin — Krotoszyn — Milicz (tereny niemieckie) — Ostrów — Skalmierzyce — Brzeziny — Ostrów i powrót na lotnisko. Zadanie: rozpoznać miejsca znajdowania się niemieckich oddziałów, określić co to za oddziały, ich siłę i kierunek marszu. Wysokość lotu 4000 metrów i według uznania dowódcy załogi w zaistniałej sytuacji.

Start Karasia nr 7 nastąpił o godzinie 11.00. Lot po nakazanej trasie aż do rejonu Brzezin (20 kilometrów na południowy wschód od Kalisza) odbył się bez niespodzianek. Tam załoga została ostrzelana gęstym ogniem niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Obserwator, por. Sławomirski, rozpoznał niemieckie kolumny zmotoryzowane, wjeżdżające do kompleksu leśnego. Z wysokości 4000 metrów trudno było ustalić bliższe dane. Wydał więc pilotowi polecenie obniżenia lotu do małej wysokości i wykonania przelotu nad szosą. Na widok czarnych krzyży na pojazdach i strzelających do Karasia zewsząd Niemców, Polacy nie wytrzymali nerwowo i zaatakowali ich z broni pokładowej w dwóch nalotach, siejąc zniszczenie i panikę w kolumnie niemieckiej. Niestety, Karaś został trafiony i zapalony. Nie było odpowiedniej wysokości na opuszczenie samolotu ze spadochronami. Ranny pilot, kpr. Orlikowski, zdecydował się wykonać przymusowe lądowanie na napotkanej polanie leśnej. Tylko dzięki przytomności umysłu pilota i jego silnej woli załoga wyszła z opresji z życiem. W trakcie dobiegu samolotu wyskoczył z kabiny strzelec kpr. Wiewiórkowski — oprócz poparzeń doznał bardzo ciężkich kontuzji, z połamaniem kończyn i innych kości.

„Przy dobiegu wpadamy w strumyk — napisał w swojej relacji Orlikowski. — Lewe podwozie załamuje się, skrzydło uderza w ziemię i orze ją. Karaś przechodzi gwałtownie na łeb i jak bąk zaczyna się kręcić na wbitej w ziemię piaście połamanego śmigła, piętnaście metrów od strumyka. Było szczęściem dla nas, że nie przeszedł na plecy, zachybotał się tylko i rąbnął ogonem o grunt. Czułem ból, parzyło coraz bardziej i to dodało mi sił, by jak najszybciej uciekać, bo za chwilę może nastąpić eksplozja. Luzuję taśmy siedzeniowe, otwieram kabinę i przez silnik na prawą stronę ześlizguję się na ziemię. Biegnę do strumyka i gaszę tlący się wciąż kombinezon. Chwyta mnie nagle za ramię Sławomirski i razem uciekamy w pole. Tam, w odległości około 300 metrów, odnajdujemy ciężko kontuzjowanego Janka Wiewiórkowskiego, nie daje znaku życia..."

Wkrótce całą załogę, już uciekającą na furmance w stronę polskich oddziałów, przechwycili Niemcy. Udzielono im pierwszej pomocy, a następnie rozdzielono, skierowując do różnych szpitali.

JULIAN SŁAWOMIRSKI

Urodził się 24 maja 1913 r. w Tarnowie, w wielodzietnej rodzinie pomocnika maszynisty kolejowego, członka PPS. Tam uczęszczał do szkoły podstawowej, a następnie do średniej. Maturę uzyskał w 1932 r. W tym samym roku wstąpił do Szkoły Podchorążych Piechoty w Ostrowi-Komorowie. Promocję na podporucznika otrzymał 15 października 1935 r. W okresie lat 1935—1937 pełnił służbę w 45 pułku piechoty w Równem jako dowódca plutonu, a następnie kompanii.

Ppor. Sławomirskiego nęciło jednak lotnictwo. W 1936 r. ukończył Instruktorski Kurs Skoczków Spadochronowych w Legionowie, a w 1938 r. Aplikacyjny Kurs Oficerów Lotnictwa w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, ze specjalnością obserwatora. Został wtedy przydzielony do 3 pułku lotniczego, konkretnie do 34 eskadry liniowej, wyposażonej w samoloty typu P-23 Karaś.

1 lutego 1939 r. został awansowany na porucznika.

Przed wybuchem wojny 34 eskadra została eskadrą rozpoznawczą i przydzielono ją do lotnictwa Armii „Poznań". 31 sierpnia eskadra przeniosła się z lotniska poznańskiego na Ławicy na lotnisko polowe w Mierzewie. Od pierwszego dnia wojny załogi eskadry są intensywnie angażowane w lotach na rozpoznanie na skrzydle północnym i południowym armii. 2 września por. Sławomirski bierze udział w rozpoznaniu rejonu Piły, gdzie stwierdza obecność niemieckiego lotnictwa. 3 września był dowódcą załogi Karasia z numerem 7 w locie na rozpoznanie na południowym skrzydle armii...

Po dostaniu się do niewoli por. Sławomirski został przewieziony do niemieckiego szpitala polowego w Ostrzeszowie, a po wyleczeniu do obozu jenieckiego koło Wrocławia, gdzie go poddano szczegółowemu przesłuchaniu na okoliczność ostrzeliwania niemieckich kolumn zmechanizowanych z broni pokładowej Karasia. Niemcy określili ten lot jako „lot brawurowy", a słowa te padły w obecności Sławomirskiego.

W okresie niewoli 1939—1945 por. Sławomirski przebywał w obozach: Itzehoe, Sandbostel, Lubeka i Woldenberg. Zaraz po wyzwoleniu obozu Oflag IIc w Woldenbergu por. Sławomirski powrócił do kraju, do Krakowa, gdzie stanął przed wojskową komisją z prośbą o wcielenie go do wojska. Ze względu jednak na inwalidztwo nie mógł być wcielony i pełnić służby.

Praca po wojnie:

- 1945—1950 kierownik oddziału PLL LOT w Szczecinie,
- 1951—1964 w budownictwie w Krakowie,
- 1965—1974 w spółdzielczości inwalidzkiej,
- od 1974 r. na rencie inwalidzkiej.

Mieszkając w Krakowie, Sławomirski włączył się czynnie do pracy społecznej, i tak:
- przez trzy kadencje był ławnikiem w sądzie powiatowym i wojewódzkim,
- sekretarzem komisji finansowo-budżetowej w DRN Kleparz,
- przewodniczącym rady zakładowej w Zjednoczeniu Instalacji Sanitarnych w Krakowie, przewodniczącym rady robotniczej w OPB Olkusz, członkiem obwodowej komisji wyborczej.

Obecnie jest przewodniczącym Komitetu Obwodowego nr 57 dzielnicy Śródmieście w Krakowie, przewodniczącym komisji rewizyjnej Związku Inwalidów Wojennych Oddziału Śródmieście i przewodniczącym Klubu Seniorów Lotnictwa w Krakowie.

Ma stopień wojskowy kapitana rezerwy, jest członkiem PZPR, ZBoWiD, ZIW, PCK, LOK i KSL.

Latał na samolotach: Potez XV, Breguet XIX, Lublin R-XIII, PWS-16 i P-23 Karaś.

Jest odznaczony: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Medalem X-lecia PRL oraz Medalem Zwycięstwa i Wolności.

STANISŁAW ORLIKOWSKI

Urodził się 12 lutego 1917 r. we wsi Piwowice koło Kalisza, w licznej rodzinie chłopskiej. W Piwowicach uczęszczał do szkoły podstawowej, a po jej ukończeniu do trzyletniej szkoły zawodowej dla metalowców. Ukończył ją w 1935 r. z tytułem czeladnika w zawodzie ślusarza narzędziowego. Od młodych lat Orlikowski marzył o lotnictwie, a zostanie pilotem wojskowym było jego celem życiowym. Dlatego też ochotniczo zgłosił się do pełnienia służby wojskowej i w listopadzie 1936 r. został przydzielony do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W następnym roku stanął przed komisją lotniczo-lekarską (sławna CEBULA — CBLL) w Warszawie, która uznała go za zdolnego do pełnienia służby w powietrzu. Kurs podstawowego pilotażu ukończył w okresie wrzesień 1937 — sierpień 1938. Latał na samolotach RWD-8 i PWS-26. Zaraz potem został przeszkolony na samolotach P-23 Karaś i 1 grudnia 1938 r. przydzielony do do 34 eskadry liniowej, awansując jednocześnie do stopnia kaprala.

W eskadrze tej, dowodzonej przez kpt. obs. Janusza Badowskiego, przeszedł dalsze specjalistyczne przeszkolenie bojowe.

W czasie Wojny Obronnej Polski 1939 wykonał dwa loty, a to: 2 września na rozpoznanie Piły (obserwator por. Sławomirski i strzelec pokładowy kpr. Wiewiórkowski) i 3 września na rozpoznanie w rejon na południe od Kalisza.

Po wzięciu do niewoli, kpr. Orlikowskiego przewieziono do polowego szpitala do Ostrzeszowa, gdzie przebywał na leczeniu przez trzy miesiące. Potem umieszczono go w obozie jenieckim, również w Ostrzeszowie, skąd w marcu 1940 r. został zwolniony.

W latach okupacji Orlikowski przebywał i pracował w Kaliszu, a po wyzwoleniu pracował kolejno: w kaliskiej WSK, w Zakładach Samochodowych, w Zakładach Ceramiki Budowlanej i obecnie znów w WSK Kalisz. Mieszka w rodzinnych Piwowicach.

Na samolotach wylatał około 1000 godzin.

JAN WIEWIÓRKOWSKI

Urodził się 14 kwietnia 1915 r. w Opatówku koło Kalisza, w licznej rodzinie robotniczej (czterech braci i dwie siostry). W Opatówku ukończył szkołę podstawową, a w Kaliszu średnią szkołę handlową, uzyskując maturę w 1935 r.

Jesienią 1937 r. Wiewiórkowskiego powołano do odbycia służby wojskowej, przydzielając go do 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu. W 1938 r. w eskadrze szkolnej ukończył najpierw kurs teoretyczny, a następnie praktyczny strzelców pokładowych, po którym przydzielono go do 34 eskadry liniowej. W 1939 r. doskonalił swoje umiejętności strzeleckie — uważany był za najlepszego strzelca pokładowego. Został awansowany do stopnia kaprala.

W czasie pierwszych trzech dni wojny w 1939 r. kpr. Wiewiórkowski wykonał cztery loty bojowe: 1.IX. — jeden lot na rozpoznanie rejonu Złotowa (Niemcy), 2.IX. — jeden lot w rejon Piły (Niemcy) i drugi w okolice Zbąszynia, 3.IX. — lot na rozpoznanie ruchów niemieckich wojsk na południowy zachód od Kalisza.

Po zestrzeleniu i kraksie Karasia na polanie leśnej, nieprzytomnego Wiewiórkowskiego ułożono na furmance i pojechano w kierunku własnych oddziałów. Cała załoga wpadła jednak niebawem w ręce niemieckie. Wiewiórkowskiego przewożono z miejsca na miejsce, aż wreszcie ulokowano w szpitalu we Wrocławiu, gdzie leczenie jego trwało trzy miesiące. Potem przebywał w szpitalu przejściowym w miejscowości Peterswald, a następnie w obozie jenieckim w Lamdsdorfie koło Opola. W drugiej połowie 1942 r. wywieziono go do obozu w Hanowerze, a potem do Ruhrbergen na granicy belgijsko - luksemburskiej, gdzie jeńcy pracowali w kamieniołomach. W 1943 r. Wiewiórkowski został zwolniony jako niezdolny do pracy i skierowany do Polski, do Opatówka.

Po wojnie pracował w sektorze państwowym i uspołecznionym, był m. in. dyrektorem ds. handlowych w PDT w Kaliszu i kierownikiem działu w PDT w Poznaniu. Był członkiem PPS, a po 1948 r. PZPR, nieetatowym instruktorem przy komitecie powiatowym PZPR w Kaliszu. Obecnie na rencie, mieszka w Kaliszu.

WACŁAW KRÓL

MALOWANIE I OZNAKOWANIE SAMOLOTÓW UŻYTKOWANYCH PRZEZ PILOTÓW POLSKICH SIŁ POWIETRZNYCH W LATACH 1940—1946

164

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

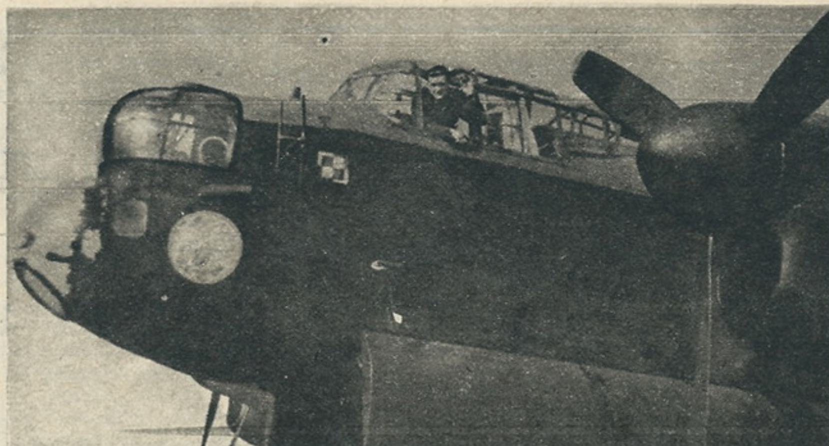
Uzupełnienia. Kolejne informacje o malowaniu samolotów użytkowanych przez pilotów polskich latających w Anglii. Na barwnej planszy przedstawiono kolejno:

1. Samolot Hawker Hurricane Mk.IA P3538 WX-J z 302 dywizjonu, z okresu Bitwy o Anglię. Samolot miał powierzchnie dolne malowane na kolor nieba SKY. Powierzchnie górne i boczne: malowanie wg schematu B.

2. Messerschmitt Me-109E-3 nr Wk 1304, który należał do jednostki 1/JG76 (biała jedynka). Samolot ten został zdobyty przez Brytyjczyków 3 maja 1940 r. w Amiens i następnie przetransportowany do Anglii. Tam został przemalowany na standardowy układ kolorów — ciemna zieleń — ciemna sjena z żółtymi powierzchniami dolnymi i otrzymał numer AE479. Samolot od 20 września do 20 listopada 1940 r. był używany w jednostce badawczej samolotów myśliwskich RAF w Northolt. Uległ zniszczeniu 5 stycznia 1941 r. Na samolocie tym wykonywali loty zapoznawcze piloci polscy w ramach szkolenia. Po naprawie używany był w jednostce tego samego przeznaczenia w Duxford, później w jednostce pomocniczej (No. 47), a następnie wysłany do USA.

3. Handley Page Halifax Mk.II S1A nr JD313 GR-A z 301 dywizjonu. Samolot w standardowym malowaniu bombowców nocnych.

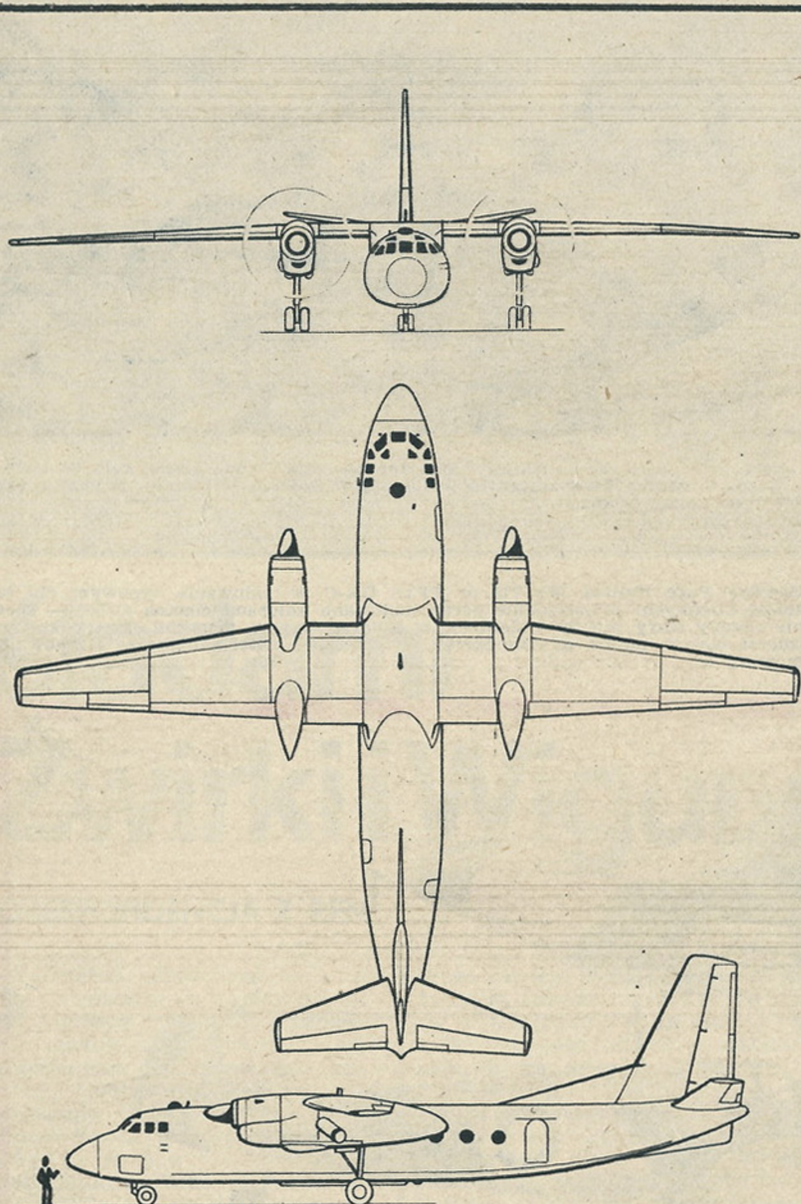
4. Avro Lancaster Mk.III nr PD379 BH-S w malowaniu typowym dla bombowców nocnych z 1945 r. — litery kodu i numer w kolorze szarym, zwraca uwagę brak polskiej szachownicy, z czego należy wnioskować, iż samolot był w użyciu w 1946 r.



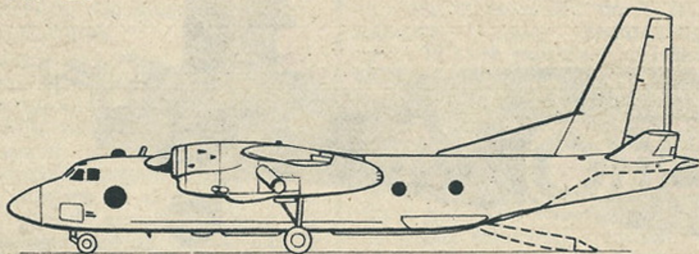
Przednia część kadłuba samolotu Lancaster 300 dywizjonu. Jasne koło malowane w tej części kadłuba było najprawdopodobniej w kolorze żółtym — indykator gazu (relacja M. Goszczyńskiego).

5. Handley Page Halifax Mk. VII nr PP329 GR-C w malowaniu typowym dla samolotów dziennych: powierzchnie górne malowano kolorami ciemna zieleń — specjalnie ciemny szary morski i dolnymi w kolorze szarym morskim. Litery kodowe w kolorze białym, numer seryjny czarny. W przedniej części kadłuba zą szachownicą białe litery DC.

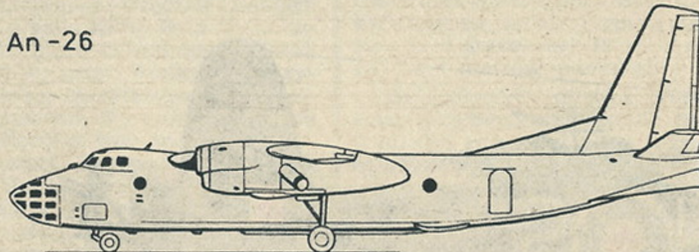
©Kowalski



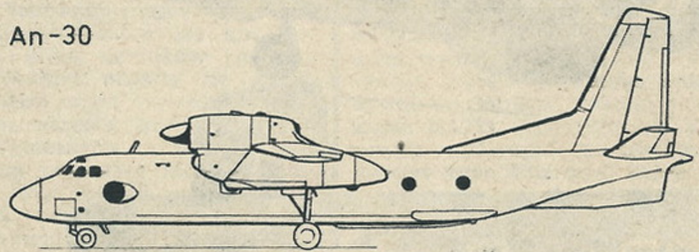
An - 24



An -26



An -30



An- 32

RODZINA SAMOLOTÓW PASAŻERSKICH I TRANSPORTOWYCH AN-24, AN-26

Radzieckie biuro konstrukcyjne, kierowane przez dra Olega Antonowa, przystąpiło w 1958 r. do opracowania dwusilnikowego samolotu komunikacyjnego An-24 o turbinowym napędzie śmigłowym. Samolot ten miał zastąpić radzieckie samoloty tłokowe, eksploatowane na liniach wewnętrznych ZSRR, a także w innych krajach. Pierwszy prototyp oblatany został w kwietniu 1960 r. An-24 wszedł do eksploatacji w 1963 r. Jego skala produkcji szybko wzrastała. Liczba eksploatowanych samolotów przekroczyła w 1967 r. 1100 sztuk. Samoloty An-24 wprowadzono nie tylko na linie Aerofłotu, ale również w wielu innych państwach — także w Polsce.

Opracowano i wprowadzono do produkcji szereg wersji tego samolotu. Podstawową wersją pasażerską (patrz zdjęcie) jest An-24W (44—52 pasażerów). W drugiej odmianie seryjnej zastosowano dwie płetwy podkadłubowe zamiast jednej, nowe wersje silników (AI-24A o mocy 1 902 kW) oraz zmodyfikowane klapy. Wersja An-24RW jest w zasadzie podobna do An-24W, ale wyposażono ją w zabudowany w prawej gondoli turbinowy silnik odrzutowy RU 19-300 (w miejsce turbiny startowej). Silnik ten służy do rozruchu turbinowych silników śmigłowych oraz do skracania rozbiegu i do poprawy osiągów samolotu w powietrzu. Jego zastosowanie umożliwia eksploatację samolotu na lotniskach do wysokości 3 000 m nad poziomem morza i przy temperaturze do 30°C.

Wersja An-24T przeznaczona jest do transportu ładunków. Nie ma ona tylnych drzwi pasażerskich, ale podnoszoną do góry klapę załadunkową w dolnej tylnej części kadłuba. Samolot wyposażony został w dźwig elektryczny, przesuwający się na prowadnicy wzdłuż górnej części kabiny oraz w przenośnik podłogowy. Klapa może być otwierana w locie i służyć do desantu spadochroniarzy i ładunków: Odmiana An-24RT różni się od An-24 zastosowaniem turbinowego silnika odrzutowego (jak w An-24W). Wersja An-24P przeznaczona jest do gaszenia pożarów.

Na podstawie samolotu An-24 opracowana została wersja transportowa — An-26, demonstrowana po raz pierwszy na Salonie Lotniczym w Paryżu w 1969 r. Samolot ten wyposażony jest w silniki AI-24T o większej mocy — 2 103 kW i ma przekonstruowany tył kadłuba. Został on wyposażony w trap załadunkowy, który można również przesunąć pod kadłubem, co umożliwia bezpośredni załadunek towarów. Samolot wyposażony jest również w dźwig i przenośnik (podobnie jak An-24T). Samolot używany jest w ZSRR oraz w innych państwach. Używa go także polskie lotnictwo wojskowe.

Wersja An-30 przeznaczona jest do zadań fotogrametrii. Ma ona zmodyfikowaną przednią część kadłuba. Zastosowano bogate oszklenie stanowiska operatora aparatów fotograficznych, umieszczone w nosie kadłuba. Kabina załogi została podwyższona, celem zapewnienia pilotom lepszej widoczności. W ten sposób powiększone zostało także pomieszczenie nawigatora. Samolot wyposażony jest w zestaw aparatów fotograficznych do automatycznej i półautomatycznej fotografii. Niektóre z nich są stabilizowane żyroskopowo. Samolot ma również precyzyjne urządzenia radiowo-nawigacyjne i radiowysokościomierz. W kadłubie znajduje się wyposażenie do obróbki wykonanych zdjęć. Zespół napędowy składa się z dwóch silników AI-24NT, każdy o mocy 2 003 kW oraz silnika odrzutowego RU-19A-300 o ciągu 8,83 kN. Prototyp tego samolotu oblatany został w 1974 r.

Na Salonie Lotniczym w Paryżu w 1977 r. demonstrowano po raz pierwszy wersję samolotu An-26, napędzaną dwoma silnikami AI-20M, każdy o mocy 3 862 kW. Dzięki tak dużemu wzrostowi mocy zmniejszył się znacznie rozbieg, zwiększył pułap i masa płatna. Samolot ten, który otrzymał oznaczenie An-32, może być eksploatowany na lotniskach położonych na wysokości 4 000—4 500 m i przy temperaturach do 25°C. Samolot może transportować ładunki o masie 3 000 kg na odległość 1 100 km, przy zachowaniu odpowiednich rezerw paliwa. Opony niskociśnieniowe umożliwiają eksploatację na lotniskach gruntowych.

Ostatnio demonstrowaną wersją jest samolot An-24, wyposażony w ośmiołopatowe śmigła, poprawiające osiągi samolotu.

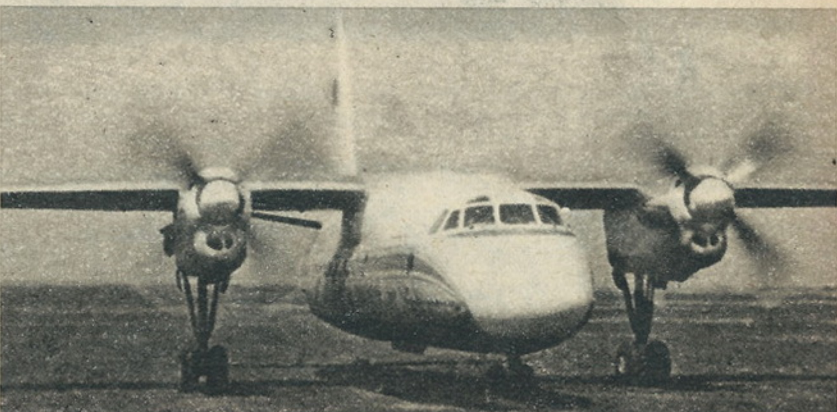
Na bazie doświadczeń z samolotami rodziny An-24, An-26 — biuro konstrukcyjne O. Antonowa podjęło prace rozwojowe nad nowocześniejszymi samolotami transportowymi. Należy do nich samolot An-72, napędzany dwuprzepływowymi silnikami odrzutowymi, przystosowany do krótkiego startu i lądowania dzięki zastosowaniu odpowiednich układów klap. **(T. K.)**

DANE TECHNICZNE

	jedn.	An-24W	An-24 RW	An-24T	An-26	An-30	An-32
Wymiary: rozpiętość	m	29,20			29,20	29,20	29,20
długość	m	23,53			23,80	24,26	23,80
wysokość	m	8,32			8,58	8,31	8,58
pow. płata	m²	74,98			75,0	75,0	75,0
Masy: masa własna	kg	13 300		14060	15 020		
max. masa startowa	kg	21 000	21 800	21000	23 000	23 000	26 000
max. masa płatna	kg	5 500	5 500	4612	5 500		
Osiągi: prędkość przelotowa na wysokości 600 m	km/h	450	450	450	425-435	430-475	51
prędkość przelotowa ekonomiczna wysokość 7 000 m	km/h	450	450	450			
prędkość lądowania	km/h	165	9000	160-175	190	175	
pułap praktyczny	m	8 400		8400	8 100	8 300	9500
długość startu do wys. 15 m	m	/600/		/680/	1 240		/500/
długość lądowania z wys. 15 m	m	1 590	550		1 740		
zasięg z max. masą płatną	km	550		6400	900[1]		800
zasięg z max. zapasem paliwa	km	2400		4000	2 250[2]	2 360	2 200

1) z masą płatną — 4 500 kg

2) z masą płatną—2 126 kg



LAMUS



THOMAS-MORSE S-4C SCOUT

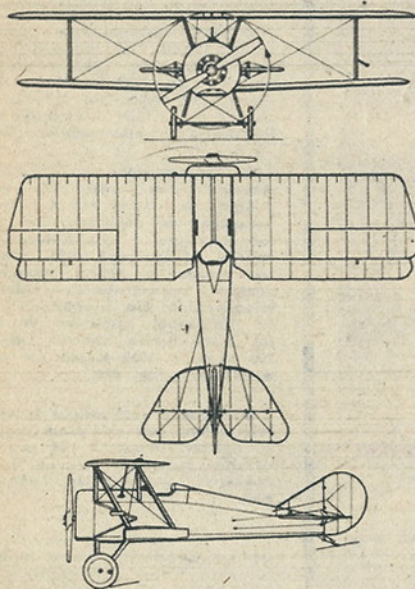
W 1910 r. w zakładach Thomas w USA, należących do 2 młodych emigrantów brytyjskich, opracowano pierwszy dwupłatowiec doświadczalny z pchającym śmigłem. Był udany. Na jednym z tych samolotów ustanowiono w 1913 r. nawet światowy rekord wysokości. Po 3-krotnej zmianie miejscowości zakłady (produkujące od 1914 r. dla potrzeb wytwórni brytyjskich Vickers i Sopwith) w styczniu 1917 r. przyjęły nazwę Thomas-Morse z siedzibą w Ithaca.

Pierwszym samolotem był mały 1-miejscowy S-4 Scout z silnikiem wirującym Gnome Monosoupape-9B o mocy 73,6 kW (100 KM), przekształcony następnie w wodnosamolot pływakowy. Po udanych próbach prototypu wykonano serię 50 samolotów S-4B. Ponieważ USA były właśnie zaangażowane w I wojnę światową, zamówienie zwiększono do 150 samolotów S-4B oraz na zbliżoną liczbę wodnosamolotów S-5.

Następne zamówienia dotyczyły samolotów S-4C z silnikiem wirującym Le Rhone-9C o mocy 58,9 kW (80 KM). Zbudowano 447 tych samolotów, które służyły do treningu dla zaawansowanych pilotów. Ostatnią odmianą tej serii był treningowy samolot akrobacyjny S-4E z krótszymi płatami i zsynchronizowanym karabinem maszynowym Marlin (7,62 mm). Samoloty S-4 Scout należały do najbardziej znanych amerykańskich samolotów treningowych w okresie I wojny światowej. Były przystosowane do zabudowy fotokarabinu. Konstrukcja drewniana z pokryciem płóciennym. Podwozie amortyzowane sznurami gumowymi.

Dane techniczne: Rozpiętość — 8,08 m, długość — 5,64 m, wysokość — 2,46 m. Masa własna — 437 kg, masa całkowita — 623 kg. Prędkość max. (0 m) — 153 km/h (z silnikiem 73,6 kW — 161 km/h, czas wznoszenia na 3 000 m — 13 do 22 min, na 4 500 — do 54 min, pułap 4 500 m.

Malowanie: Cały samolot w kolorze khaki. Na sterze kierunku pasy pionowe biało-czerwone. (W)



NASZE TRASY

TO BYŁ SAMOLOT!

„Skrzydlata Polska" ma wielu... kontrolerów. Zazwyczaj z pojęciem kontrolera łączy się uczucie czegoś niekoniecznie miłego, w każdym razie zmuszającego do uwagi, czujności. W przypadku „Skrzydlatej" – nic z tych rzeczy, sama przyjemność. Nasi Czytelnicy czytają po prostu swe lotnicze pismo z wielką uwagą, długo pamiętają liczne fragmenty artykułów, felietonów i notatek, a potem – ciach! – znienacka pytają nas o to i owo lub coś proponują.

W numerze 39 z br. nasza sławna pilotka Pelagia Majewska napisała krótki, ale wymowny artykulik na temat pechowego losu maleńkiego samolociku Piper SP-AMB, który na warszawskim lotnisku Babice „poległ" pod ciosami pamiętnej sierpniowej wichury. Został po prostu przez wiatr roztrzaskany o ziemię. Wkrótce potem nadeszła do redakcji kartka pocztowa od jednego z naszych Czytelników, Jana (niestety, trudne do odczytania nazwisko) z Włocławka, który tak oto proponuje:

„Szkoda SP-AMB! Jak nic z latania to może poskładać i oddać któremuś z muzeów? Nadzwyczaj logiczna i piękna w swej klasie konstrukcja".

Przednia myśl. Sądzimy, że dałoby się to zrobić. To – jedno. A drugie? W całej rozciągłości zgadzamy się z opinią p. Jana na temat urody tego samolociku. Ba, chcemy również stwierdzić, że był to typ samolotu nie tylko urodziwy, ale i wspaniale latający. Autor niniejszego ma w związku z samolotem identycznego typu pewne emocjonujące wspomnienie, którym się chętnie z Czytelnikami podzieli.

Był to rok, jak pamiętam, chyba 1949. Żar, nasza sławna szybowcowa góra. Byłem tam wtedy na reportażu, wysłany oczywiście z Warszawy ze „Skrzydlatej". Na drugi dzień mego tam pobytu – przyleciał na Żar niespodziewanie mój redaktor naczelny i po zjedzeniu obiadu rzekł:

– Zbieraj manatki. Polecisz zaraz ze mną Piperem do Bielska. Zrobisz reportaż z Instytutu Szybownictwa.

Na krzywym lądowisku u stóp Żaru wsiedliśmy obaj do redakcyjnego Pipera SP-AGB (a tak, mieliśmy!). Ja – na przednim fotelu. Polecieliśmy, poprzez „przegibek", w kierunku Bielska. Lot był wprost fantastyczny: Piper leciał właściwie sam, co mi chętnie demonstrował siedzący z tyłu pilot, unosząc obie ręce do góry. Przed samym Bielskiem powiedział:

– Znajdź sam lotnisko i spróbuj wylądować.

Łatwo mu było powiedzieć. Nigdy dotąd nie prowadziłem samolotu, ale niech tam: spróbuję.

Lotnisko znalazłem bez trudności. Pamiętałem też, że do lądowania należy podejść pod wiatr. Kierunek tegoż – wskazywał mi wyraźnie widoczny rękaw nad hangarem. Pewny siebie, poszwendałem się trochę w rejonie lotniska, a potem skierowałem Pipera wprost na wschodni kraniec pola wzlotów.

I byłoby absolutnie wszystko dobrze do końca, gdyby nie „drobnostka": oto na wysokości już paru metrów nad murawą... zgasł silnik. Stanęło śmigło. Mimo to Piper bez żadnych trudności przyziemił się, wykonał sam krótki bieg i znieruchomiał.

Mechanik, który nadszedł, splunął ze zgorszeniem i pokiwał głową, załamując ręce. Naczelny – jak to naczelny: winę zwalił oczywiście na mnie. A ja? Cóż, z radości, że w ogóle żyję, ucałowałem SP-AGB w jego maleńkie śmigło.

To był samolot! Udowodnił, że sam potrafi latać, byleby mu tylko nie przeszkadzać. (z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ

W ostatnią niedzielę września br., na lotnisko AZL w Przylepie przybyła licznie młodzież szkół podstawowych na tradycyjne już rejonowe zawody latawcowe. Pogoda dopisała z wyjątkiem wiatru. Zawody zorganizował nasz aeroklub pod patronatem wielce zasłużonej dla lotnictwa regionu zielonogórskiego WSS Społem. Imprezę dla najmłodszych uświetnili spadochroniarze aeroklubu, z udziałem uczniów już integralnie włączonego do działalności lotniczej Liceum Lotniczego.

W kategorii latawców płaskich trzy pierwsze miejsca zajęli: Małgorzata Świder, Przemysław Radzik i Andrzej Mańczak, a w kategorii latawców skrzynkowych Robert Wąsik, Maciej Bartkowiak i Arkadiusz Górczyński. WSS Społem zatroszczyła się również o przewóz zawodników na lotnisko i powrót do domów, a kiełbaski na gorąco miały swoje uzasadnione powodzenie.

Zawodnicy, którzy zajęli miejsca punktowane, otrzymali cenne nagrody, a pozostali lotnicze upominki w postaci modeli latających. Nagrody wręczali: nowy kierownik Aeroklubu Ziemi Lubuskiej mjr. pil. mgr inż. Adam Sikora, przedstawiciel WSS Społem oraz kierownik modelarni Janusz Konik.

mgr Stanisław Bańka

AEROKLUB PODKARPACKI CWS KROSNO

W dniach 20—21 września br. Aeroklub Podkarpacki — CWS Krosno był organizatorem mistrzostw Polski modeli szybowców zdalnie sterowanych klasy F3F na zboczu.

Mistrzostwa przeprowadzone zostały w Bezmiechowej i Lutczy. Uczestników mistrzostw było 25. Mistrzem Polski na rok 1980 został Emil Dygutowicz z Aeroklubu Podkarpackiego, wicemistrzem jego kolega klubowy Grzegorz Peszke, trzecie miejsce zajął zawodnik z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego — Piotr Kluska. Zwycięzcom zostały wręczone medale, dyplomy i nagrody.

Z. S.

AEROKLUB „ORLĄT" – DĘBLIN

30 sierpnia br. w Aeroklubie Orląt w Dęblinie odbyło się spotkanie zarządu aeroklubu z personelem etatowym, społecznym oraz z członkami aeroklubu. Omówiono i podsumowano działalność lotniczą i wyszkoleniową prowadzoną w sezonie na obozie letnim, zlokalizowanym w Krzewicy. Sekcja szybowcowa wykonała 3 985 lotów w łącznym czasie 1 140 godz. Szkolono 70 uczniów Liceum Lotniczego,

POCZTA LOTNICZA

z tego III klasę pilota szybowcowego uzyskało 34 uczniów, zdobyto również 129 uprawnień szybowcowych. Piloci sekcji samolotowej wylatali 1 740 godzin., zdobyli 57 uprawnień, w tym cztery II klasy pilota sportowego i dwie III klasy. Sekcja spadochronowa wykonała 3 200 skoków, uzyskując III i II klasy skoczka spadochronowego. Wyróżniającym się pracownikom i działaczom wręczono nagrody i wyróżnienia.

Anna Jaworska

PRENUMERATA „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA ROK 1981

Naszym Czytelnikom, instytucjom, organizacjom i zakładom pracy przypominamy o odnowieniu do 25 listopada br. prenumeraty „Skrzydlatej Polski" na 1981 r. Wynosi ona:

kwartalnie — 91 zł
półrocznie — 182 zł
rocznie — 364 zł

Prenumeratę od instytucji, organizacji i zakładów pracy przyjmują miejscowe Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli. Szczegółowe informacje dotyczące warunków prenumeraty znajdują się na tej stronie u dołu.

SPROSTOWANIE

W numerze 43 z br. „Skrzydlatej Polski" na str. 2 w artykule pt. „Lotnictwo jest jedno" wkradł się błąd powodujący zniekształcenie sensu całego zdania. Prawidłowo zdanie to powinno brzmieć następująco:

„...Z tego chociażby pobieżnego przeglądu wynika, co znane jest dobrze działaczom lotnictwa, że nasze lotnictwo cywilne ma zawiłą strukturę organizacyjną, która nie sprzyja planowaniu i skutecznemu, jednolitemu sterowaniu rozwojem lotnictwa cywilnego".

Za błąd

PRZEPRASZAMY

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" – tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny – Jerzy R. Konieczny, z-ca red. nacz. – Tadeusz Malinowski, sekretarz redakcji – Jerzy Zarębski, z-ca sekr. red. – Czesław Głogowski, kierownicy działów – Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski; redaktor graficzny – Jolanta Kalita, redaktor techniczny – Irena Bąkowicz, sekretariat redakcji – Wanda Szawarska. Stali współpracownicy – Tadeusz Chwałczyk, Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.
REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1; telefony: 27 33 78 – redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 – kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon – centrala 49 27 51 do 9.

PRENUMERATA: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa–Książka–Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach:
- do dnia 25 listopada na I kwartał i I półrocze roku następnego i cały rok następny,
- do 10 marca na II kwartał roku bieżącego,
- do 10 czerwca na III kwartał i II półrocze roku bieżącego,
- do 10 września na IV kwartał roku bieżącego.

Cena prenumeraty: kwartalnie 91 zł
półrocznie 182 zł
rocznie 364 zł.

Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa–Książka–Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW – w urzędach pocztowych.

Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa–Książka–Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71.

Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zleceniodawców instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm^2, ogłoszeń urzędowych – komunikatów 42 zł za 1 cm^2; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę – może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 24.X.1980. Zam. 2134. O-55. Nakład 27 000 egz.

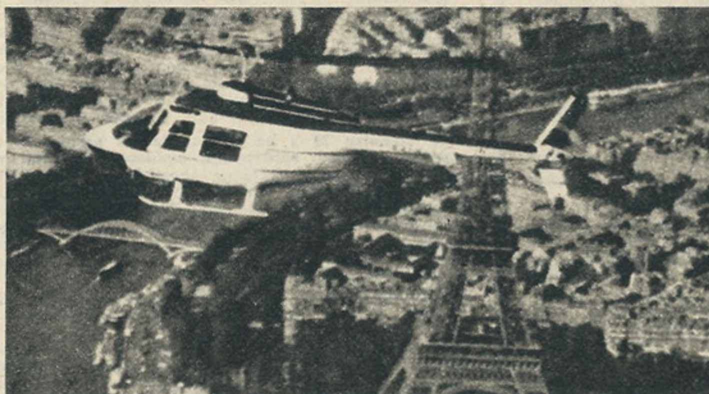


ZNAKI ROZPOZNAWCZE — (6) SZWAJCARIA

Oznaczenia wojskowe — barwne (na płacie i stateczniku pionowym). Oznaczenia cywilne — czarne HB.

WYCIECZKI ŚMIGŁOWCOWE

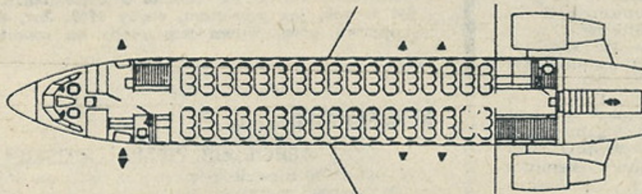
W Paryżu zostało utworzone przedsiębiorstwo lotnicze organizujące wycieczkowe loty śmigłowcowe nad stolicą i zabytkami historycznymi Francji. Ma ono 7 śmigłowców, od małego Hughes-300C do komfortowego Ecureuil. Działalność poza sezonem turystycznym, to usługi aerofotograficzne.



BALONY W ALPACH



Efektowne zdjęcie balonów startujących w Alpach Berneńskich. Z lewej — balon na ogrzane powietrze, w środku — balon gazowy o pojemności 1600 m³, na którym 2-osobowa załoga w czasie 5 h 30 min przeleciała Alpy.

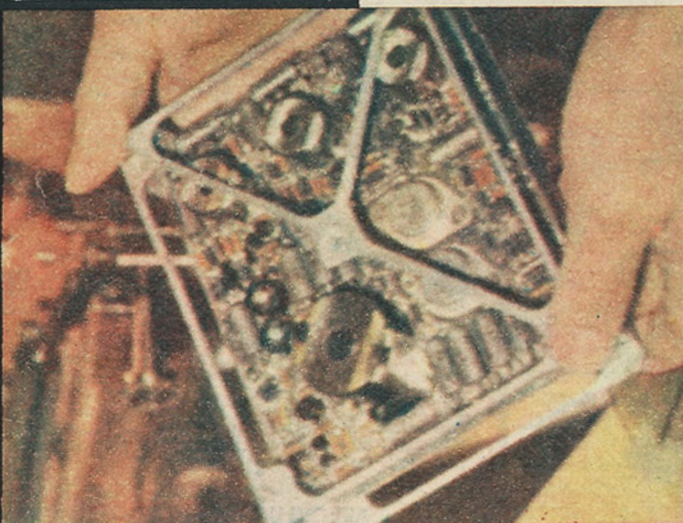


KABINA JAKA-42

Rozmieszczenie foteli załogi i pasażerskich w radzieckim odrzutowcu komunikacyjnym Jak-42 dla 100–120 podróżujących na trasach krótkich. W Aerofłocie nowy Jak-42 ma zastąpić samoloty Tu-134. Podwójne strzałki oznaczają właściwe wejścia i wyjścia, pojedyncze — wyjścia zapasowe.

INTERKOSMOS

Wykrywacz mikrometeorytów opracowany przez specjalistów węgierskich dla sztucznych satelitów programu Interkosmos.



SILNIK MAI-50 DO LOTNI

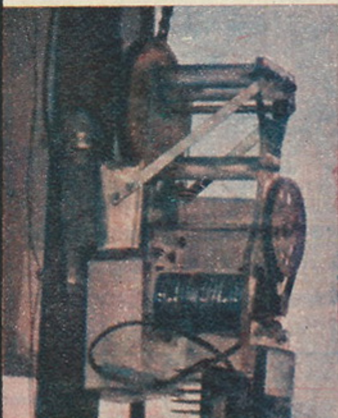
Zespół studenckiego biura konstruktorskiego Moskiewskiego Instytutu Lotniczego (I. Aleksiejew, K. Baśko, W. Bielakow, E. Guśkowa, W. Zujew, W. Łazariew i W. Rownowa) opracował, zbudował i wypróbował mikrosilnik MAI-50 do motolotni. Jest to silnik dwusuwowy, chłodzony powietrzem, pracujący na paliwie spirytusowym z dodatkiem oleju rycynowego (kastorowego). Wymiary — 132 × 88 × 167 mm, masa — 1,4 kg, moc — 2,65 kW (3,6 KM) przy 9500 obr/min.

MOTOSZYBOWIEC SŁONECZNY

W uzupełnieniu artykułu z „SP" nr 43/1980 zamieszczamy zdjęcia szczegółów konstrukcyjnych motoszybowca z napędem energią słoneczną Gossamer Penguin.

1. Silnik elektryczny z przekładnią paskową.
2. Sprawdzanie baterii słonecznej złożonej z 3640 ogniw.
3. Śmigło dwułopatowe o średnicy 3 m zaprojektowane przy użyciu komputera wg specjalnego opatentowanego programu (podobnie, jak układ nośny).
4. Wnętrze kabiny pilota ze sterownicą, lusterkiem wstecznym oraz woltomierzem i amperomierzem.

Zdjęcia i rysunki: „Nauka i Żyźń", „VTM", „Flight", archiwum.



◀ 1

2 ▼

3 ▶



4 ▶



KOSMONAUTYKA

● 11.X.1980 r. Wylądowała w statku Sojuz-37 załoga stacji orbitalnej Salut-6 L. Popow i W. Riumin. Pobyt w Kosmosie trwał 185 dób (9.X.1980 r. upłynęło pełne pół roku). Był to najdłuższy lot kosmiczny w historii kosmonautyki. W. Riumin jest pierwszym człowiekiem, który przebył w Kosmosie niemal rok (bo 360 dni) w 2 lotach liczących 175 dni (1979 r.) i 185 dni (1980 r.). Obaj kosmonauci czują się znakomicie.

● 7.IX.1980 r. Francuscy kandydaci na kosmonautów J. L. Chrétien i P. Baudry przybyli samolotem do Moskwy. Szkolenie w Gwiezdnym Miasteczku potrwa ok. 18 miesięcy. Pierwszy lot załogi radziecko-francuskiej jest przewidziany w połowie 1982 r. Przed odlotem z Francji kandydaci odwiedzili liczne francuskie laboratoria kosmiczne oraz intensywnie uczyli się języka rosyjskiego.

● Ustalono, że pierwszy satelita łącznościowy z serii Intelsat-5 wystartuje 4.XII.1980 r. z Cape Canaveral przy użyciu rakiety nośnej Atlas-Centaur.

● NASA zleciła RCA studia nad przyszłymi satelitami oceanograficznymi NOSS, z których pierwszy ma zostać wprowadzony na orbitę w 1986 r. przez Space Shuttle.

● Satelita zachodnioeuropejski ESA COS-B wykrył nowe źródła promieniowania gamma w Kosmosie. Z wyników badań tego satelity korzystają: ośrodek jądrowy CEN na Saclay we Francji, Instytut im. Maxa Plancka w Garching w RFN, oddział wiedzy kosmicznej ESA oraz uniwersytety w Leydzie, Mediolanie i Palermo.

● Lotnictwo wojskowe USA zamierza zlecić wytwórni Ford Aerospace budowę 2 satelitów łącznościowych NATO-3. Będą to satelity czwarty (D) i piąty (E) z tej serii.

● Stowarzyszenie kanadyjskie World Space Foundation chce zrealizować poprzez subskrypcję publiczną projekt Solar Sail (żagiel słoneczny) o koszcie 1 mln dolarów.

● NACA przygotowuje nowego satelitę UARS do badania górnych warstw atmosfery. Zakończenie prac — na początku 1982 r. Marynarka wojenna USA wykorzysta satelitę w eksperymencie SUSIM związanym z ultrafioletowym promieniowaniem Słońca.

● Opracowywane dla lotnictwa wojskowego USA antysatelity wytwórni Vought, to małe rakiety kosmiczne wynoszone na pokładzie dużej rakiety lub startujące z wysoko lecącego samolotu myśliwskiego F-15. Mają być wyposażone w zespół małych teleskopów podczerwonych chłodzonych kriogenicznie dla wykrywania obecności termicznej satelitów. W rozwoju tej broni bierze obecnie udział ok. 200 osób, w 1982 r. ma być ok. 400, w 1983 r. — ok. 600.

● Pierwszy kosmonauta amerykański John Glenn jest członkiem organizacji masońskiej. Informację tę podał miesięcznik radziecki „Nauka i Żyźń". Przyczynek dla socjologów kosmonautyki.

● Film „Gwiezdne wojny" okazał się na 2 miejscu wśród najbardziej kasowych filmów wyświetlanych w Polsce w 1979 r. (2,88 mln widzów kinowych). Obecnie w USA powstaje nowy film będący kontynuacją „Gwiezdnych wojen".

● W Jugosławii ukazała się książka inż. N. Raosa „Dalekie światy", o domniemanym życiu na innych planetach i Galaktykach.

● Według danych prasy amerykańskiej wojskowy wywiad lotniczy USA ma na etatach ok. 60 000 osób, a do jego zadań należy m.in. realizacja programu wprowadzania na orbity satelitów-szpiegów oraz kierownictwo wywiadu powietrzno-kosmicznego USA.

● Nazwę armstrongit nosi minerał znaleziony w 1974 r. przez geologów radzieckich podczas badań w Mongolii, dla uczczenia pierwszego lunonauty Amerykanina Neila Armstronga (Apollo-11). Armstrong z wdzięcznością wyraził zgodę i nowy minerał pod taką nazwą został zarejestrowany przez Międzynarodowe Stowarzyszenie Mineralogiczne. Próbka armstrongitu znajduje się w muzeum minerałów Akademii Nauk ZSRR obok innych minerałów „kosmicznych": gagarinitu i komarowitu. Ma on barwę brązową o szklistym połysku i jest odporny na działanie wody oraz kwasów — solnego i azotowego.